Ristampa di un classico

Secondo de Benoist la democrazia è solo dispotismo addolcito

Nel definire i contorni del suo *La democrazia in America* Alexis de Tocqueville parlava dell'istituzione democratica a stelle e strisce come del trionfo della partecipazione attiva da parte dei cittadini, caposaldo del sistema rappresentativo. Negli ultimi anni, però, proprio la crisi della rappresentatività democratica si è trasformata nella sottrazione della sovranità politica ai popoli che, in tale sistema, dovrebbero essere i reali detentori del potere. A delineare le ombre di questa crisi contribuisce la nuova edizione del saggio *Democrazia, il problema* di Alain de Benoist (Pagine, pp. 166, euro 17).

Il volume, uscito in Francia nel 1982, colpisce per la capacità di anticipare e mettere in discussione gli assetti istituzionali costruiti in Europa nel dopoguerra. Per de Benoist nella democrazia moderna gli stati nazionali non esercitano più alcun potere effettivo, i governi sono trasformati in esecutori docili e passivi di prospettive politiche mirate alla definitiva liberalizzazione dei mercati. Soprattutto, si assiste al trionfo del Pensiero Unico che sfocia in quel «dispotismo addolcito» da cui già de Tocqueville metteva in guardia.

I popoli devono, suggerisce de Benoist, recuperare la memoria storica per acquisire agibilità politica. Sarà necessario, in tale prospettiva, richiamare il senso effettivo che il termine democrazia assunse in Grecia: la comunità di popolo radunata nell'ecclesia.

DANIELE DELL'ORCO

no in voucher ben sapendo che di questi voucher ne avrebbero fatto ben poco? I neri, per trarne un minimo di vantaggio, avrebbero venduto i voucher da cinque franchi per ricavarne appena tre di franchi. Ci considereranno benefattori dell'Africa perché avremmo fatto conoscere a loro un alcol più forte e più caro del vino di palma o perché abbiamo seminato un po' ovunque dei piccoli esseri dalla pelle color caffellatte?

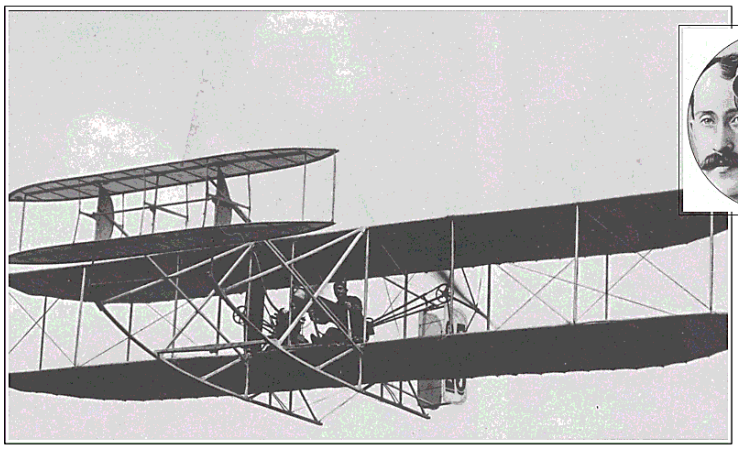
Vi ho già parlato di un vecchio bianco decivilizzato che ha una capanna in ogni villaggio. Un giorno mi ha detto: «I nostri negri, qui, non sanno fare di conto. Ignorano la loro età. Non hanno la più pallida idea di cosa possa esserci a cento chilometri di distanza da loro. Ma sanno meglio di me quanto è successo trent'anni fa, cinquant'anni fa. Mi creda: tengono con precisione il conto, trasmesso di generazione in generazione, di tutti i colpi di fucile o di frusta ricevuti e di ben altre cose che preferisco evitare di raccontarle. Magari domani o dopodomani...».

E il mio interlocutore, che non è mai riuscito a digerire che dei pischelli anemici appena usciti da scuola venissero con i loro libri e i loro bagagli di brevetti ad amministrare il Paese, finisce col concludere: «Sì. L'Africa prima o poi ci risponderà merda! E farà bene».

(***trad. di Simone Paliaga***)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fratelli Wright



Il Flyer III, perfezionato nel 1905, è il primo degli aerei dei fratelli Wright in grado di stare in aria più di mezz'ora. Nel tondo i due fratelli: Orville (con i baffi) e Wilbur

Dai voli pindarici di Wilbur agli aerei reali di Orville

Una biografia dei geniali inventori mette in luce le differenze tra i due, il pessimo rapporto con la stampa e il ruolo del meccanico Taylor

MIRKO MOLTENI

Nel pomeriggio del 17 dicembre 1903 un postino bussò alla porta dell'anziano vescovo protestante Milton Wright, di 75 anni, in una casetta di Dayton, nello stato americano dell'Ohio. Era un telegramma dai suoi figli Orville e Wilbur, che facevano esperimenti sulle dune costiere di Kill Devil Hills, vicino Kitty Hawk, nella Carolina del Nord. Scriveva Orville: «Successo, quattro voli stamattina, tutti contro vento 21 miglia orarie. Partiti da terra con sola potenza motore, velocità media nell'aria 31 miglia. Volo più lungo, 59 secondi. Informa i giornali». La stampa se ne fregò e solo il *Virginian Pilot* pubblicò un resoconto fantasioso. Eppure era il primo decollo di un aeroplano a motore, anche se il maggior volo della giornata aveva coperto solo 260 metri di distanza. Con quel primo aereo, il biplano Flyer I, era già tanto. C'erano pochi testimoni e una fotografia del primo decollo. Volare con ordigni più pesanti dell'aria, senza palloni, pareva una follia.

Il rapporto dei Wright con la stampa nacque difficile. Smontato il Flyer I e costruito il Flyer II, invitarono molti giornalisti ad assistere a un volo il 26 maggio 1904, stavolta vicino a Dayton. Ma il motore fece i capricci e il velivolo saltellò appena per sette metri. Da allora i Wright passarono a collaudi segreti. E pensare che da ragazzi avevano essi stessi messo in piedi un giornalino. Nel 1889 era apparso nelle edicole di Dayton il *West Side News*, quattro pagine di notizie locali e pubblicità spicciola. Orville aveva solo 18 anni e Wilbur 22. Vi avevano persino scritto il necrologio della loro madre, Susan Koerner, morta di tubercolosi a 58 anni: «Indole riservata, molto timida e incapace di ostentazione». Nel 1893 i fratelli fondarono un'azienda di biciclette, primo vero lavoro e anticamera della passione per la meccanica.

Riserva sempre sorprese la storia dei due inventori, ora riproposta nel libro ***I fratelli Wright***, scritto dall'americano **David Mc Cullough (Nutrimenti, pp. 446, euro 19)** e pieno dettagli insospettabili. A esempio, Orville, il più allegro dei due, amava suonare il mandolino e cuocere biscotti, mentre il serio Wilbur preferiva l'armonica ed era un asso nel preparare l'arrosto ripieno e le salse. Nel lavoro si compensavano, Wilbur più preparato nella teoria, ma Orville con più estro meccanico nel risolvere problemi pratici. Accanto, la sorella minore Katharine, unica laureata della famiglia, più due dimenticati fratelli maggiori, Reuchlin e Lorin, unici figli del vescovo a lasciar casa per sposarsi. Quanto al padre, il reverendo Milton trasmise ai ragazzi la passione per la storia e per la scienza. Li incoraggiava a leggere i suoi tanti libri, sia gli autori antichi, da Plutarco a Tucidide, sia *L'origine delle specie* di Charles Darwin e *La macchina animale* di Jules Marey, che trattava la meccanica del volo degli uccelli. Fu la prima scintilla. In più, nel 1896, mentre Orville era a letto malato, Wilbur gli leggeva notizie dalla Germania, dove il famoso pioniere degli alianti Otto Lilienthal era morto planando da una collina.

Dopo una fase di studio, aiutati dall'ingegner Octave Chanute, dal 1900 passarono alla pratica a Kill Devil Hills, dove i venti dell'Atlantico sorreggevano i loro alianti di legno e tela. Il segreto del successo fu affrontare come primo problema la controllabilità del velivolo, come manovrarlo ed equilibrarlo in aria. Solo in seguito installarono un motore. Il meccanico Charlie Taylor fabbricò per loro un "4 cilindri" con monoblocco d'alluminio che erogava 12 cavalli e muoveva due eliche con catene da bicicletta. Così il Flyer I si staccò da terra nel 1903, pilotato a turno dai due. Archiviato il bizzoso Flyer II, fu però il Flyer III del 1905 a mostrarsi in grado di volare per lunghi periodi, anche 40 minuti. Il momento trionfale in cui ruppero l'eremitaggio e si ripresentarono al pubblico fu dall'estate 1908 alla primavera 1909, quando Wilbur andò a esibirsi in Francia e poi in Italia, mentre Orville, con un altro aereo, faceva voli dimostrativi a Fort Myer, in Virginia, davanti all'esercito americano. Qui si nota l'unica pecca del libro di Mc Cullough, laddove l'importante visita a Roma di Wilbur, con molti voli a Centocelle, viene liquidata in poche righe senza nominare i primi due piloti italiani addestrati dall'americano, i tenenti Mario Calderara e Umberto Savoja. Omissione scusabile poiché l'autore ha pensato anzitutto ai lettori americani, ma non deve far dimenticare che l'acquisto di un aeroplano Wright da parte del governo italiano per 25.000 lire, più altre 25.000 come compenso a Wilbur in quanto istruttore dei militari, precedette di alcuni mesi il contratto con l'US Army. Quello lasciato a Roma da Wilbur fu quindi il primo aereo militare della storia. Senza contare che nella trasferta romana Wilbur fece volare, seduti al suo fianco, personaggi come l'onorevole Sidney Sonnino, più volte ministro, che commentò: «È l'automobile ideale, senza scosse, senza urti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PRESSToday (ufficiostampa@nutrimenti.net)
Salvo per uso personale e' vietato qualunque tipo di redistribuzione con qualsiasi mezzo.