

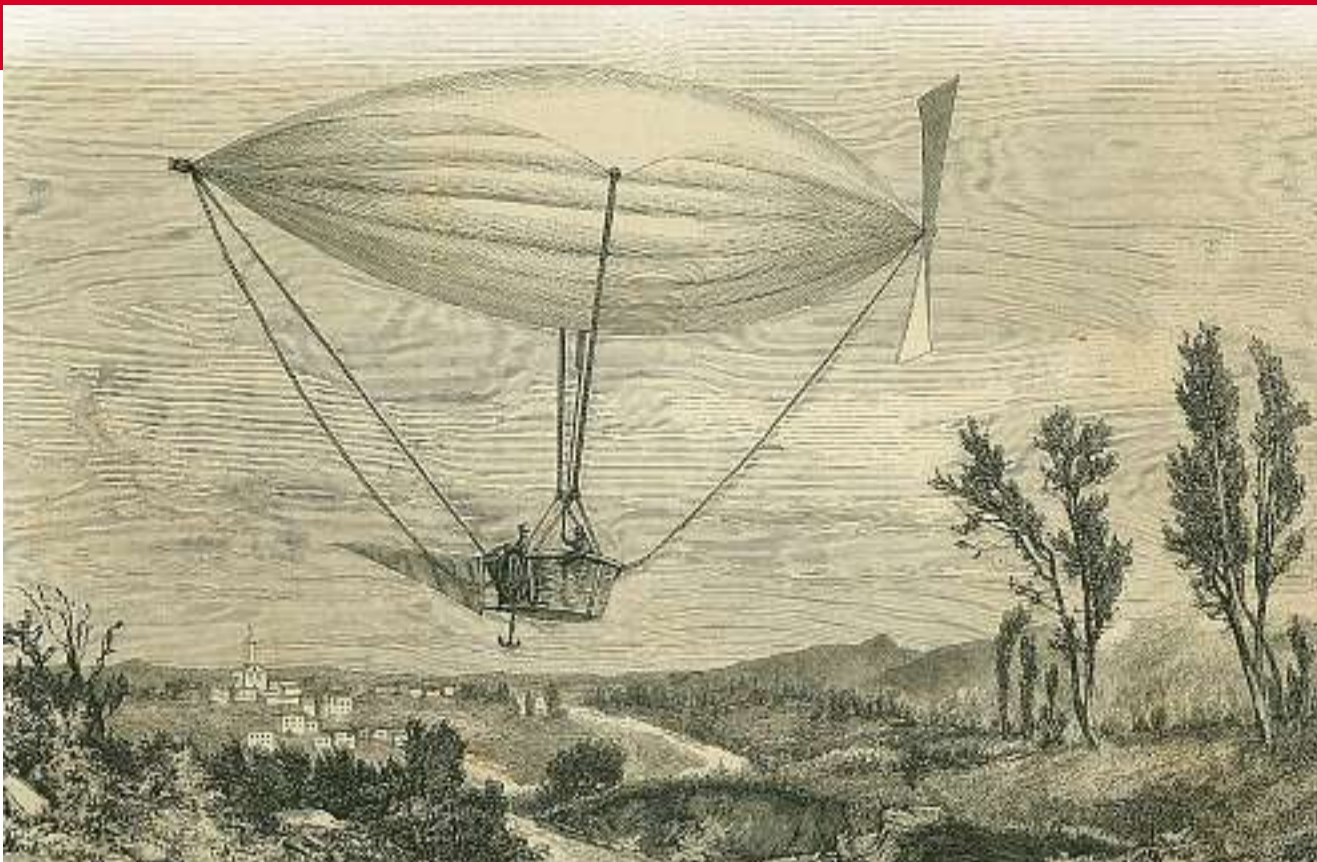
# BIBLIONAUTA

n. 265 In collaborazione con la Biblioteca Bertoliana

**IL PERSONAGGIO.** Praticamente dimenticato, fu un pioniere del volo

# CORDENONS, IL VICENTINO PRECURSORE DEI DIRIGIBILI

I suoi studi indicarono la strada anche ad Almerico Da Schio che nel 1905 fece alzare l'aeronave Italia Insegnò al "Pigafetta" dove lo ricorda una lapide



L'aeronave progettata dal professor Cordenons nell'immagine apparsa su l' Illustrazione italiana del 21 novembre 1875

**Mattea Gazzola**

"Giovedì p.v. dalle ore 9 alle 12 nella Basilica funzionerà la macchina motrice dell'elica, così meglio si vede l'attuazione dei congegni. Se V.S. Eccellentissima può disporre di breve tempo per vedere quel movimento mi farà un gratissimo favore".

È il 26 ottobre 1880. Pasquale Cordenons invita il senatore Fedele Lampertico ad assistere alla presentazione del suo modello di aerostato in basilica palladiana.

Da oltre dieci anni si sta dedicando al problema del volo; la sua soluzione prevede la costruzione di un'aeronave con un pallone a forma di fuso riempito di idrogeno e con due travi cave di legno d'abete disposte ad angolo retto lungo l'asse longitudinale e trasversale del pallone. Le travi sono provviste di funicelle metalliche montate su carrucole per poter inclinare l'asse dell'aerostato spostando così il centro di gravità. La navicella è provvista di un motore e di un congegno di propulsione a elica. Il principio è quello di utilizzare le correnti d'aria per ridurre al minimo l'uso del combustibile. La ricerca delle correnti viene fatta alzandosi o abbassandosi alle quote opportune e il movimento verticale è ottenuto mediante lo spostamento del centro di gravità dell'aeronave.

Ma Pasquale Cordenons non riesce a trovare finanziamenti per tradurre il suo modello in una vera aeronave e sacrifica tutta la vita per dimostrare la validità dei suoi studi.

Nato il 6 settembre 1837 a Sant'Angelo di Sala nel veneziano, si laurea in matematica a Padova nel 1862. Insegna prima a Cesena e poi a Rovigo: nel 1866 si arruola volontario nelle file garibaldine nella terza guerra

d'indipendenza. Infine approda a Vicenza, nominato docente di matematica al liceo "Pigafetta". Sposa Maria Braggio, da cui ha una sola figlia, Amalia.

Nel 1867 pubblica il primo studio sull'aeronave, cui seguono ben dieci trattati sull'argomento, tradotti anche in francese.

Il 21 novembre 1875 la "Illustrazione italiana", il settimanale fondato a Milano nel 1873 da Emilio Treves, riproduce alcuni schizzi della sua aeronave.

L'articolo sottolinea: "È accaduto troppo spesso che delle grandi invenzioni germogliano in menti italiane, e poi gli stranieri - non diremo che le rubino - ma le sviluppano, le portano nel campo pratico ... Se ci portano via i frutti, non ci portano via la gloria, e queste pagine resteranno a stabilire, per qualunque evento, la priorità dell'idea del signor Cordenons".

Il direttore della rivista avanza anche una proposta: "Perché in Italia dove si fanno tante sottoscrizioni per dei monumenti a morti di ogni specie, non se ne potrebbe aprire una per incoraggiare un vivo?"

Il merito dell'articolo è quello di restituire due belle riproduzioni del progetto dell'aeronave di Cordenons; come aveva ipotizzato il lungimirante Treves, le pagine della "Illustrazione italiana" rimangono oggi a testimoniare "la priorità dell'idea del signor Cordenons".

Nonostante l'incoraggiamento di Treves non vi è in favore dell'inventore una sottoscrizione nazionale. Solo l'Istituto italiano di Scienze, lettere e arti di Milano gli accorda un aiuto di 1000 lire per i suoi esperimenti.

Troppo poco per tradurre il progetto in realtà. Ma inizia a circolare dell'interesse verso le idee di Cordenons e nel 1876 Luigi Federi-

co Manebrea, generale del Genio Militare, lo manda a Vienna a presentare il suo modello.

Nonostante i giudizi favorevoli, i perfezionamenti e le numerose pubblicazioni, neppure all'estero gli vengono forniti i mezzi necessari per realizzare l'aeronave.

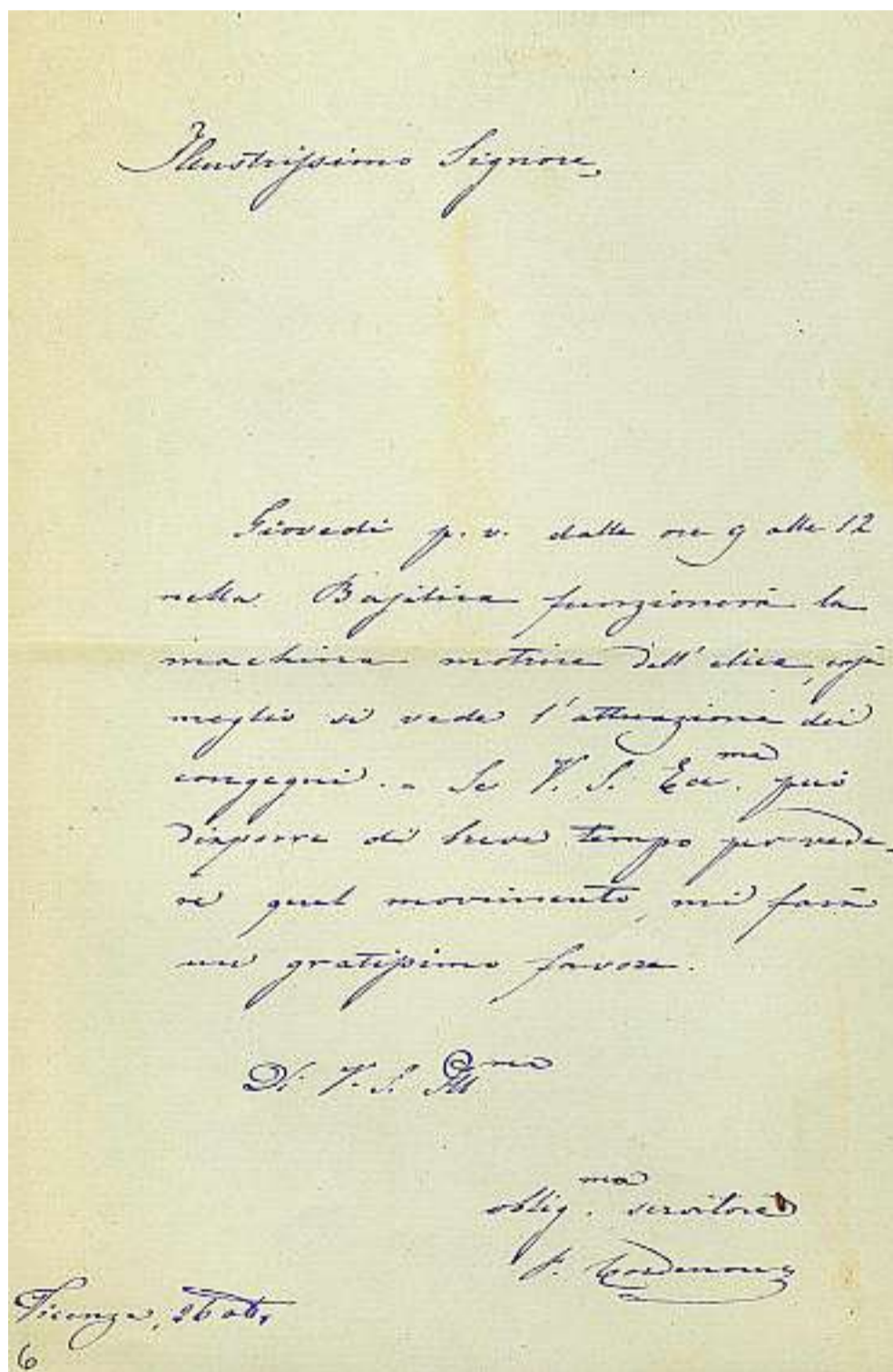
Dieci anni più tardi, nel 1886, finalmente qualcosa si muove: appoggiato dal conte Almerico Da Schio, Cordenons va a Roma a illustrare il progetto dell'aerostato dirigibile a una commissione nominata dal ministero della Guerra, che lo approva con entusiasmo.



Il primo trattato (1867) del professore vicentino sul problema dell'aeronave. A sinistra, un ritratto di Pasquale Cordenons



"Locomozione nell'aria", pubblicato da Busato a Vicenza nel 1880



La lettera di Cordenons a Fedele Lampertico del 1880 in cui lo invita al collaudo della sua macchina

co Manebrea, generale del Genio Militare, lo manda a Vienna a presentare il suo modello.

Nonostante i giudizi favorevoli, i perfezionamenti e le numerose pubblicazioni, neppure all'estero gli vengono forniti i mezzi necessari per realizzare l'aeronave.

Dieci anni più tardi, nel 1886, finalmente qualcosa si muove: appoggiato dal conte Almerico Da Schio, Cordenons va a Roma a illustrare il progetto dell'aerostato dirigibile a una commissione nominata dal ministero della Guerra, che lo approva con entusiasmo.

Dopo tanti sacrifici si riconoscono i meriti dei suoi studi; da qui in poi la strada sarebbe stata tutta in discesa.

Ma rientrato a Vicenza, accolto alla stazione dai suoi studenti in festa per il successo ottenuto, muore in pochi giorni di vaiolo. È il 25 aprile 1886.

Cordenons lascia in eredità la sua scoperta al fratello Federico e al conte Almerico Da Schio, che già nel 1884 aveva iniziato a sostenere il progetto.

È proprio da Schio a costruire, secondo i piani di Cordenons ma apportando delle modifiche al motore (a gas,

senza più andare alla ricerca delle correnti favorevoli), quell'aeronave che con il nome di "Italia" si alza nel cielo di Schio vent'anni dopo la morte di Cordenons, il 17 giugno 1905.

Ma questo è l'inizio di un'altra storia.

Il nome di Pasquale Cordenons è oggi ricordato da una lapide nell'atrio del Liceo Pigafetta e da una sulla sua tomba nel Cimitero Maggiore di Vicenza, realizzata nel 1931.

In quell'anno gli viene intitolata anche la via che da contrà san Marcello sbucca in piazza San Lorenzo.