

Particolarmente degne di nota fra le elencate pubblicazioni sono il trattato sull'aviazione e le memorie di cui ai numeri 6, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20.

Nel trattato sull'aviazione il Nobile porta la sua analisi, in forma chiara ed incisoria, sui più vitali problemi dell'aviazione, dimostrando acuto ingegno accompagnato da non comune spirito pratico. Nelle altre pubblicazioni più sopra ricordate sono specialmente da rilevare i rigorosi processi di calcolo che l'autore indica per la risoluzione di importanti e nuovi problemi della meccanica aeronautica, e la assoluta padronanza della materia riferentesi allo studio della nave aerea ed alle sue applicazioni al volo transpolare.

PARTE PRIMA

== DA ROMA A LENINGRADO ==

Impressioni di un uomo qualunque che sale al cielo per la prima volta. ⁽¹⁾

Aerostato di Ciampino, 10 Aprile.

Altri può avere opinione diversa, per me il momento più difficile di un viaggio verso il Polo, sia pure in volo, è quello in cui tornando a casa per la consueta colazione, si debba dire: preparatemi la valigia che fra due ore parto col dirigibile di Nobile.

Farei due viaggi di andata e ritorno, piuttosto che affrontare di nuovo la prova. Chè quanto a me, avendo avuto l'invidiabile fortuna d'essere stato educato gratuitamente per una quindicina d'anni sulle navi da guerra, non ho potuto più disabituarmi a quei bruschi segnali della bandierina dell'Ammiraglia che vi sorprendevo magari mentre vi preparavate per scendere a terra e vi facevano ritrovar due ore dopo, invece che a far l'imbecille a fianco a una signora in un salotto, sul ponte di una nave in rotta per il Giappone o l'Australia. E quando si è così male abituati, anche nella vita cosiddetta civile, si continua sempre ad aspettare il segnale della bandierina che invece di sulla poppa dell'Ammiraglia, sventolerà ora su quella del destino e l'Equatore o il Polo, sono per voi anche ora come il Giappone e l'Australia di allora.

Per questo io proposi una volta — ad un Ministro che deplorava il decadimento della nostra razza (Mussolini non aveva ancora inventato la macchina del Fascismo) — che fosse reso obbligatorio con una legge a tutti i cittadini italiani di trascorrere dieci anni sulle nostre navi da guerra e precisamente l'età dai 14 ai 24 anni. Mi dissero che così non ci sarebbero più stati

(1) Mi sono stati attribuiti, da alcuni giornali, articoli e telegrammi che io non ho nè scritto nè inviato. Quelli da me inviati, durante il volo col Norge, sono quelli raccolti in questo volume, null'altro.

laureati in Italia e allora io aggiunsi che invece di una erano due le fortune per la Patria. Ma il Ministro demo-liberale non mi capì e non se ne fece nulla.

Un altro momento grave di una spedizione polare in dirigibile, è costituito dai preparativi del bagaglio.

Insieme all'ordine... telefonico della partenza mi si era comunicato che potevo portare con me cinque chilogrammi di bagaglio. Non un grammo di più, che tutto sarebbe stato pesato al momento di salire a bordo.

Due ore dopo, sul mio letto, trovavo allineati una pelliccia, quattro farsetti di lana di camello di un paio di chili l'uno, due abiti da alpino, due da cristiano, quattro mutande di lana da palombaro, una dozzina di camicie, scarpe da ghiaccio, da neve, da strada, mezza dozzina di calzettoni di lana, caschi passamontagna, sciarpe dei Pirenei, una trentina di volumi accuratamente scelti per passare il tempo negli scali in attesa del bel tempo, guantoni di pelliccia, accessori di toletta, cognac, cioccolata ecc. ecc., tutte cose, come si vede, non superflue per un viaggio siffatto, il cui complesso però si poteva a occhi e croce valutare a una sessantina di chilogrammi, che bisognava ridurre.... a cinque.

Una prima selezione, fece sparire due mutande, metà delle calze, metà dei corpetti, le scarpe da strada, un abito da alpino e uno da borghese, sei camicie e quindici volumi. Ma malgrado ciò si era ancora assai lontani dalla mèta, mentre quello che rimaneva sembrava a tutti « lo strettamente necessario » in un viaggio che si supponeva di qualche settimana. Eppure era troppo, era ancora almeno il doppio e bisognava ridurre. La biblioteca viaggiante fu soppressa del tutto per salvare le scarpe da neve e due maglioni. Le camicie furon sopresse, meno quella nera che pesava poco. Ma anche con queste ultime dolorose amputazioni, s'era ancora nel peso di là del verosimile.

Non so chi suggerì, ma fu certo una donna, l'idea genialissima alla quale mi attaccai disperatamente. E siccome l'ing. Nobile, quando queste note vedranno la luce sarà troppo in alto per poterle leggere, più tardi, non me ne vorrà del tiro che gli ho giuocato, anche perchè lo ha inventato una donna.

Il bagaglio non doveva oltrepassare il peso di cinque chilogrammi? è vero, ma nessuna limitazione era stata imposta al

peso delle persone tanto più che se anche io avessi aggiunti alquanti chili alla mia, essa sarebbe stata sempre ben lungi dall'accostarsi a quella del più magro dei norvegesi miei compagni di viaggio. E il resto si indovina, tanto che guardandomi allo specchio, prima di uscire dalla camera, mi sono istintivamente girato per vedere se dietro di me vi fosse qualcuno. Ci è voluta della buona volontà per convincermi che quella specie di mortadella di Bologna che mi vedevo davanti ero proprio io, ma non ho avuto il tempo di commuovermi per l'infelicità degli uomini grassi, perchè una specie di calorifero a progressione, mi andava incendiando le carni. Aria, aria: sentivo bisogno d'aria e non respirai se non quando l'automobile cominciò a ruzzolare sulla strada di Ciampino.

La mia valigia è stata veramente pesata e forse fu in virtù delle sofferenze che si leggevano nel mio volto congestionate che mi furono abbuonati i 600 grammi di buon peso.

Non avevo mai visto un dirigibile da vicino. Non sapevo dove e come sarei stato alloggiato, in qual modo avrei potuto compiere il mio servizio. A leggere certe descrizioni di colleghi che lo avevano forse visto come me, quella navicella ove sedici persone vive avrebbero dovuto alloggiare sospese tra il cielo e l'abisso per un viaggio di alcune migliaia di chilometri, era una specie di Hall di grande albergo, munita d'ogni ben di Dio, dalle sedie a sdraio alla limonata al seltz.

Appena salito a bordo, di fatti, ho cercato subito con gli occhi la cosa principale, il *buffet*, se non il cameriere, ma di cabina all'infuori di quella minuscolissima dell'apparecchio Marconi, nulla. Ho cercato le sedie a sdraio, i tavoli e non ho visto che un cumulo di valigie, di pacchi di cibarie, di termos, di pastrani, di scarpe, tutto in fascio, un mucchio tale, che quasi tutto lo spazio disponibile era occupato e ne rimaneva per noi, per muoverci, per rigirarci, alcuni centimetri quadrati per ognuno, da usarsi con discrezione in omaggio alla calligrafia dei compagni di viaggio. Niente tavoli, niente sedie, tanto è vero che traccio queste ultime righe in piedi, il foglio contro una parete di mica mentre di sotto e attorno a noi, la folla immane romba il suo vociare incompsto.

Come si farà a campare in questa scatoletta, io che pure sono abituato alla vita dei sommergibili, per ora non raccapezzo.

Forse l'imparerò durante la traversata, vedremo. La prospettiva di qualche dozzina di ore in piedi o seduto su una valigia non mi spaventa. I viaggi in ferrovia, prima di Ciano, mi ci hanno abituato.

Ma quello che mi preoccupa è il modo di poter fare il servizio. Son qui, per scrivere, evidentemente. Se il compito di Nobile è quello di condurre il dirigibile verso il Polo e di vincere le tempeste dell'aria e quello di Amundsen di scoprire nuovi mondi, il mio è quello di scriverne la storia. Ma il primo ha la sua brava cabina di manovra e i suoi apparecchi, il secondo dispone addirittura di un dirigibile e io nemmeno di un leggio per appoggiare la carta. La storia è in ribasso. Ma vedrete che finirà per esser scritta lo stesso, anche se le mie cartelle dovessero rimanere vergini da ogni contaminazione di inchiostro. Anzi, tanto sarà più bella, quante meno cartelle occorreranno a narrarla. E a scriverla per l'Italia ci penserà l'uomo che è entrato in questo momento nella cabina di comando, questo magnifico italiano, dalla sagoma asciutta del romano antico e sarà storia sonante e viva, piena di palpiti di orgoglio per l'Italia. Le mie cartelle potrebbero tutto al più narrare della cronaca. La storia vera, verrà incisa nei cieli dalla prora tagliente di quest'opera superba, uscita compiuta e senza mende dal cervello di un Italiano di razza, come Minerva dal cervello di Giove e folgorerà dai cieli in tutte le terre del mondo note ed ignote, i raggi perenni di una luce che perpetuerà lo splendore del nome d'Italia.

Un ultimo sguardo agli apparecchi e il colonnello Nobile lancia dal megafono un ordine secco: « VIA »!

Di colpo si ha una specie di sobbalzo.

Il tumulto della folla, cui si associano gli avieri delle corde, diventa rombo scrosciante. Mi giro attorno: cappelli, bandierine in aria e urla, urla e scrosci di mani.... che annebbiano la vista. Penso che è la scossa improvvisa; ma l'occhio continua a velarsi. È un bel tiro questo ma tant'è, non si riesce ad andare avanti.

Decido così di gettare le cartelle al fattorino che aspetta e di gridargli che avverta in redazione di completare l'ultimo periodo perchè.... perchè già qualche volta capitano anche ai marinari certe figure antipatiche.

PER LA BELLEZZA DI UN SOGNO