

UNA NOTTE INFERNALE

011135

## Una notte infernale.

Pulham, 12 Aprile.

Queste note che attendevate ieri da Tolone vi giungono spedite a ventiquattro ore di distanza da Londra.

In un viaggio di questa natura le tappe, le mete del dirigibile sono stabilite non dalla volontà degli uomini, ma dal corso dei venti. Mai come quando si vola si può citare fruttuosamente l'adagio della tempestosa rassegnazione: « Nulla di più sicuro dell'imprevisto ».

Giudice insindacabile delle variazioni della rotta è il comandante Nobile. Non vi sorprenda quindi se avendo calcolato su di una traversata di otto ore con scalo a Tolone, ne abbiamo percorse trentaquattro per atterrare a Londra, nè sorprenderebbe se in una successiva tappa ci avvenisse la cosa opposta.

Tranquilla, serena pertanto deve essere l'attesa di nostre notizie. Nessun allarme deve scoraggiarvi sulla riuscita di questa nuova prova del valore umano: il « Norge » sta ben saldo in aria e poteva, ove fosse occorso, affrontare un ulteriore proseguimento di questa traversata, divina e infernale.

Meraviglioso il tempo sul Mediterraneo. Perfino il Golfo Leone « che mai non posa » pareva placarsi ammaliato sotto il fascino del dominatore dell'aria che incedeva cullato dalla carezza dei due azzurri infiniti.

La prima terra di Francia alle ultime luci del giorno pare un gran campo fiorito; i suoi paesini piccoli giocattoli da presepio sperduti in una serra sconfinata di alberi in fiore.

Talora giunge fino a noi il suono delle campane; forse l'Avemaria, assottigliato dagli strati atmosferici. Sembra un lontano « carillon » flebile di armonie, come il suono di certe campane delle Alpi nelle notti di tempesta. In quest'ora, e quas-

sù, è la cosa più toccante che possa immaginarsi. Non è descrivibile. Sono piccoli fremiti dell'anima che ripiomba nella oscurità delle origini come rispondesse ad appelli e richiami lontani nei secoli.

Ma non si può dire senza sciupare. Certe sensazioni bisogna provarle. Ogni colpo di pennello può apparire esagerato o stupido; come un pittore che riuscisse a fissare sulla tela i colori di un'alba tropicale e pretendesse che gli ignari lo credessero.

Il tramonto ci sorprende tra Marsiglia e Bordeaux. Vediamo la notte scendere dal cielo tanto vicino a noi che si potrebbe toccarla con le mani. Son come garze che si svolgono da un invisibile cilindro. Dapprima diafane, si sovrappongono in breve formando degli spessori che maculano il cielo azzurro come una grande laguna pezzata di zone cineree ai cui lembi comincia a tremolare qualche timida scintilla. Quasi contemporaneamente altre scintille rispondono da terra, che a poco a poco infittiscono mentre il biancore del cielo illividisce e le luci formano uno strano rabesco caldo di ori su un fondo di velluti cangianti. Poi tutto precipita in un baleno: cupo di sotto e di sopra ed atomi luminosi tra le due grandi volte che si confondono e restringono come un'unica campana di vetro in mezzo alla quale il *Norge* nuota silenziosamente come un mistero sidero. Vien voglia di pregare.

Lo spettacolo notturno dal dirigibile non è meno interessante di quello diurno. A parte l'impossibilità materiale di caricarsi nessuno può desiderare di perdere dall'alto il nuovo aspetto che ad esso conferisce il giuoco di luci artificiali di sotto, la trama delle stelle di sopra. Se per la gioia degli occhi Iddio non avesse creato altro, varrebbe la pena di aver vissuto per contemplare questo spettacolo che nessun artista al mondo riuscirà mai a riprodurre.

Alle ore 22,30 siamo sopra Bordeaux che si spiega sotto di noi con una gala fantastica di luci, con le sue ampie vie solcate di automobili e gremite di folla richiamata forse dall'insueto spettacolo. È soltanto qui che il Colonnello Nobile, il quale senza dirlo accarezzava fin dalla partenza il desiderio di percorrere in un sol volo il tratto Roma-Londra, fa nota la sua decisione.

In risposta alla nostra richiesta Rochefort comunica che

a terra il vento è molto forte e, ove decidessimo di atterrare, non potrebbe garantire l'entrata del *Norge* nell'Aerodromo.

Nobile consulta subito i meteorologi e decide risolutamente di puntare su Londra.

Si tratta di triplicare quasi la distanza prevista per la prima tappa. Ma egli sa — egli soltanto — quale sforzo può richiedere alla sua creatura e non esita un momento. Ho notato che tutte le sue decisioni sono sempre fulminee e risolutive. Sa anche quale somma di resistenza e di energia può esprimere il suo corpo segaligno poichè lo sforzo del dirigibile è subordinato allo sforzo del navarca.

La sua creazione è così personale che non ubbidisce, non può ubbidire, che a lui. Altri potrà realizzare da questo viaggio l'esperienza scientifica delle scoperte polari che egli avrà permesso di compiere: nessuno potrà sostituire Nobile in quella cabina diabolica.

Talora io ho visto qualche tentativo altrui di usare un apparecchio, ma immediatamente la mano di Nobile deve correre ai ripari.

Questa prodigiosa nave dell'aria ha un'anima unica e si chiama Nobile. Se essa socchiudesse, per eccesso di stanchezza, solo per brevi istanti, gli occhi diverrebbe cieca, e correrebbe alla ventura. Ma Nobile è umano. Egli da tre giorni prima della partenza non chiude occhio ed ha innanzi a sè la prospettiva di altre ventiquattro ore di volo, in piedi, sempre inesorabilmente in piedi, e par fino impossibile che il suo corpo possa resistere. Ma un sorriso dolce erra sulle sue labbra sottili quando si accenna a ciò e vi dà così pienezza di tranquillità che quasi vi fa pentire di averlo offeso sospettandolo di natura uguale alla vostra.

E pensiamo tuttavia con orgoglio ma anche con rammarico per lui, a quelle navigazioni prossime che oltrepassando le 48 ore poggiate tutte su le sue spalle, lo troveranno come in questo momento in moto perenne tra gli apparecchi a lui solo ubbidienti.

Si continua a passare come un sogno sull'immenso silenzio sulla divina solitudine siderale, tra i brividi luminosi dei cento puntini occhieggianti su la sponda cupa finchè una vampata di luce, come se nel cielo nuotasse una colonna di nebbia luminosa, ci avverte dell'imminenza di un'altra grande città. È Rochefort,

È di poco passata la mezzanotte. Siamo molto alti, circa un migliaio di metri. I riflessi delle lampade son qui pieni di un pallore languido, come quelli di un grande tempio che abbia per volta il cielo. Un entusiasmo contenuto, una specie di misticismo, che deve esser proprio del volatore notturno, preme delicatamente le nostre gole di aquilotti ma.... l'incanto è breve. Una raffica di vento ci percuote furiosamente da Nord-Est. Il dolce cullante dondolio si tramuta subito in un aspro galoppo. Il passaggio è senza transazione, brusco, fulmineo, come chi esca da una camera a finestre chiuse, in una a finestre spalancate. Queste finestre quassù si chiamano temporale o uragano; è lo stesso. Non si può stabilire con rigida esattezza la definizione quando vi si è incappati. Pensate soltanto che è una cosa piuttosto antipatica.

Nè appaia ingenuo il mio stupore di neofita. Bisogna tener conto che questa è la prima volta ch'io salgo la navicella di un dirigibile. Non sapevo nemmeno come eran fatte. Ignoravo dunque giustamente che un dirigibile potesse beccheggiare e rullare come una nave in tempesta.

Tutto al più supponevo un po' di sbandamento. Oggi ho conosciuto un'altra affinità di esso con la nave.

Se non che vi è qualche differenza fra le due costruzioni che ha il suo valore.

La nave è un corpo massiccio connesso saldamente da tutto un sistema di bagli e di ordinate che vi danno subito la sensazione di un organismo preparato ai più ardui cimenti. Il dirigibile invece è di una fragilità impressionante.

Tutto è sottile qui. Esile, delicato, quasi femminile: assicelle, fili di ferro, tubetti tenuti insieme da saldature e legature: tutto un sistema di cose tenui come una gabbia da uccellini per lo sforzo di un gigante.

E forse è proprio questo il segreto del sistema italiano che ha il primato nel mondo.

E che questa fragilità sia una forza lo abbiamo sperimentato questa notte sotto le raffiche da est che per ben 15 ore ci hanno costretti ad una lotta immane fatta di resistenza e di abilità.

È in questa circostanza che la creazione del Nobile e la sua abilità hanno avuto la consacrazione dei fatti. Che di resistenza è ormai inutile parlare.

Dalle prime raffiche egli come galvanizzato da una forza novella non ha più avuto un istante di respiro. Tutti gli uomini in-

torno a lui sono diventati zavorra e come tale egli ci ha distribuito nei vari scompartimenti della trave longitudinale per equilibrare l'apparecchio.

Al comando, a prevenire l'assalto delle raffiche e contrastarle a spezzarle o sfuggirle egli solo, cento occhi e cento mani.

Percosso dal vento ululante l'involucro si fletteva, ondulava, vibrava a schiantarsi, si abbatteva sottovento che pareva capovolgersi ma di colpo come per un prodigio immediatamente riprendeva il suo equilibrio. Nobile aveva mosso o fatto muovere qualche cosa e il colpo era parato.

E di questi colpi bisognava pararne troppo spesso, fino al terrore. Questa danza in pieno cielo ha del fantastico. Se io credessi alla paura penserei che essa è rappresentata da un dirigibile in pieno turbine. Non può avere volto diverso.

In nessun luogo come qui vi appare così manifesta la vostra impotenza, così inutile la vostra forza, così sciocco il vostro orgoglio: schiavi del nulla invisibile che fa di voi un ridicolo giocattolo, una di quelle foglie secche o di quei miserabili detriti che per le strade si vedono afferrati e ruzzolati dal capriccio del vento. Non avete un punto di appoggio. La percezione di questa fatalità è più viva dello sgomento stesso che ne deriva. Afferrati e squassati sopra una voragine, anche se il terrore non vi fa battere i denti, vorreste afferrarvi a qualche cosa, per istinto, per un bisogno di lottare, per ribellarvi al capriccio del vento, per la mortificazione di vedervi ridotti come quelle foglie e quella spazzatura da strada. Vi girate attorno, il vuoto; di sopra, il nulla; di sotto, l'abisso. La sola realtà è l'irrisione al vostro orgoglio, la constatazione della vostra impotenza, quando non è la misura della vostra viltà.

La sinfonia dei venti fra i cordami e le fessure, ha voci apocalittiche. Completa il quadro terrificante. Di ogni fuscillo, di ogni corda pendente dall'involucro, di ogni feritoia, il vento fa un strumento diabolico. Il concerto delle urla, dei gemiti, degli schianti, dei fischi è così intenso, così lacerante, così cupo, che sovrasta il rombo dei motori. Vi martella il cranio e vi dà le vertigini. Le contrazioni dell'armatura, sotto ogni raffica, sembrano il segno della fine. Bisogna guardare in faccia Nobile per non tremare. Ma la sua spietata calma è volta a volta per voi speranza e terrore. Non conoscendolo ancora bene, vi domandate se invece di sicurezza, non sia per caso incoscienza,

la sua. Vi domandate come si può essere così tranquilli, quando attorno e sopra di voi urge la morte. Vi avvedete invece seguedone ogni gesto, ogni sguardo, ogni movimento, ch'egli è presente a sè stesso, sempre, anche nella sua indifferenza. Vi persuadete che non il dirigibile, ma lui è l'altro protagonista della lotta con le forze elementari, lui, l'intelligenza. L'intelligenza che vincerà e vince. Vince tutto quel complesso di forze capace di sradicare una foresta, di svelle un campanile, di scaraventare al piano una valanga; lo vince con delle ruotine, con delle esili catenine che aprono e chiudono i gaz, con un ritmo più o meno celere dei motori, con un angolo più o meno inclinato dei fragili piani. Questo giuoco di pazienza, questo dramma che da un momento all'altro poteva trasformarsi in tragedia, che per trasformarsi sarebbe bastato un attimo di distrazione di Nobile, dura da quindici ore. È difficile vivere ore più lunghe di queste nella vita. Ebbene, quando entrati nella Manica, le raffiche cedono il posto ad un vento più teso e quindi più tranquillante, Nobile che ha vinto oramai la sua battaglia, sembrerebbe nemmeno essersi accorto della notte terrificante, se non manifestasse il suo risentimento contro l'inutile brutalità del vento, con le uniche parole che per la prima volta escono dalle sue labbra:

— Ci ha fatto perdere molto cammino. Invece che alle nove, non arriveremo prima delle quindici. —

E comincia subito a preoccuparsi dell'atterraggio.

Alle quindici precise siamo in vista dell'aerodromo di Pulham.

Mezza Inghilterra è passata sotto di noi. Nelle prime ore del meriggio il vento rallenta.

Sconfitto, verso le 14 abbandonava la partita.

Nobile ha vinto la sua prima battaglia, non crediamo la meno dura.

Il suo apparecchio dopo lo strazio è più sano, più vivo di prima.

Tagliamo il Tamigi sopra l'ancoraggio della flotta che saluta con la bandiera. Mille piroscafi incrociandosi disegnano con la loro scia sulle acque plumbee un'immensa tela di ragno i cui fili invisibili fanno capo ai cinque continenti. Verso le 15 uno stormo di areoplani viene ad incontrarci.

Puntiamo sull'aerodromo che spicca da lontano con i suoi hangars che sono i più grandi del mondo, e quando vi siamo sopra una folla immensa, come se tutte le città vicine si fossero rovesciate sul campo, ci accoglie con una ovazione interminabile, poichè ci credevano perduti.

Mai applauso fu tanto meritato.

Guardo con orgoglio d'italiano il vincitore di tutte le prove che sereno e tranquillo passa da un apparecchio all'altro e con una calma prodigiosa impartisce gli ordini secchi per l'atterraggio.

Sono le 17. Il « Norge » ha percorso 2300 chilometri in linea d'aria da Roma a Londra, ciò che significa almeno tremila, con quindici ore di tempesta.

Non c'è nulla da fare a bordo, nessun incidente per quella furia diabolica di vento: nemmeno uno di questi fusellini di acciaio fuori posto o spezzato, nulla.

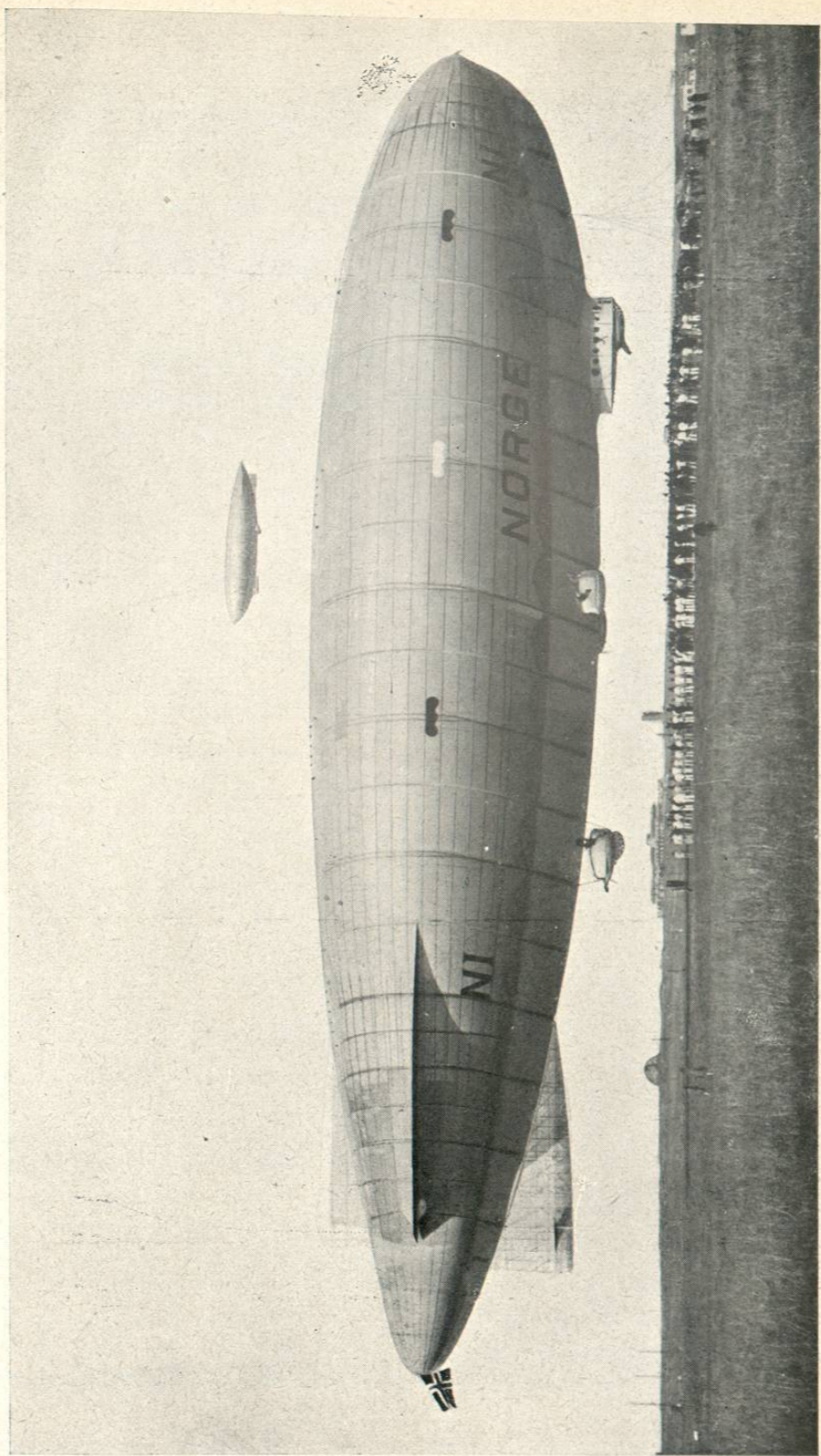
Caricare benzina ed idrogeno, ecco tutto.

Se domani il tempo lo permettesse noi potremmo riprendere il volo per Oslo.

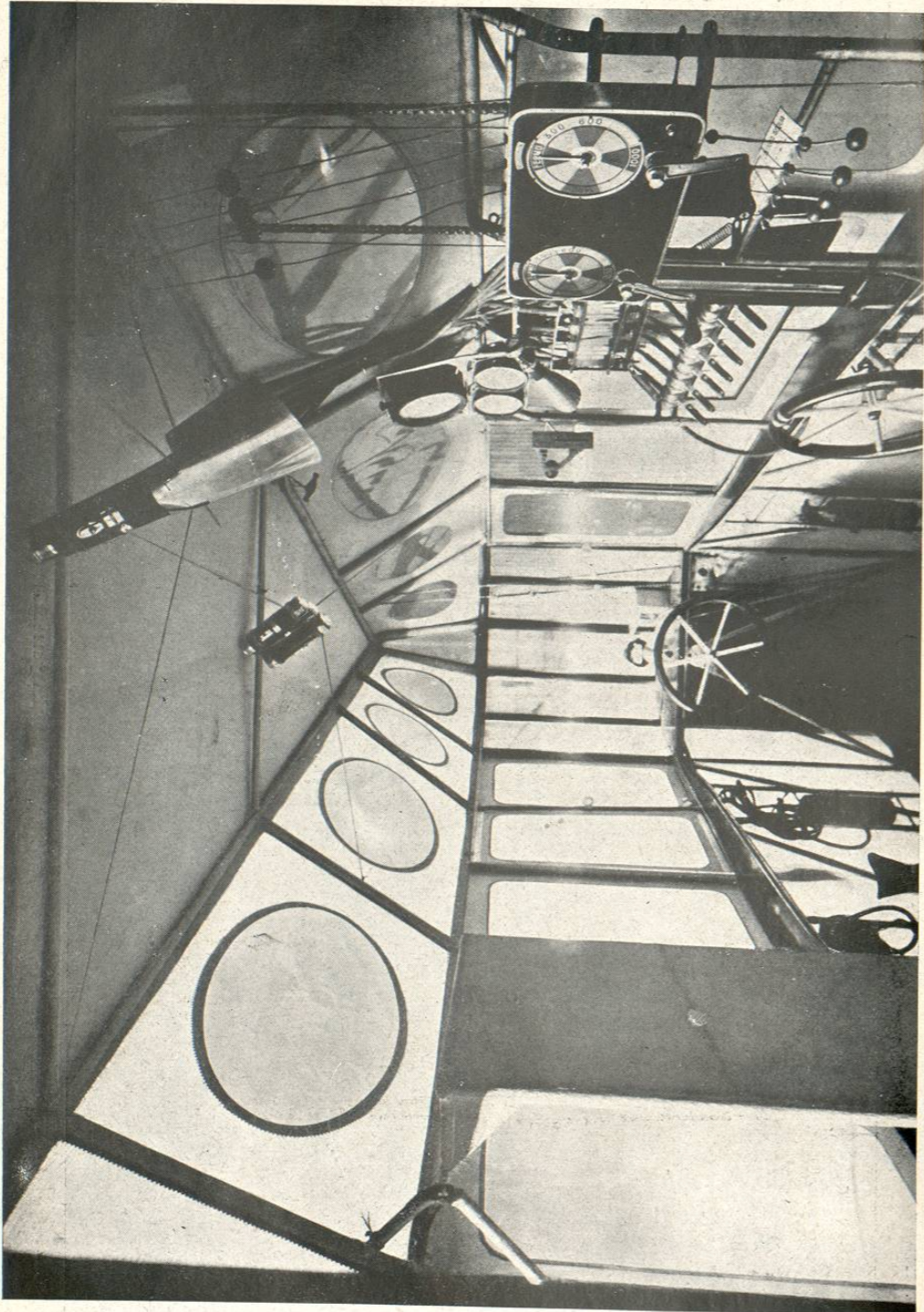
Dopo una tempesta di questa intensità una nave delle più solide abbisogna di almeno sette giorni di porto per la manutenzione.

Il « Norge » non ha bisogno di nulla.

Questo prodigio l'Italia ha messo a disposizione dei pionieri polari.



La partenza



La Cabina di Comando del *Norge*

DALLA PRIMAVERA ROMANA  
ALLA NEVE DI OSLO