



La Cabina di Comando del *Norge*

DALLA PRIMAVERA ROMANA
ALLA NEVE DI OSLO

Dalla primavera romana
alla neve di Oslo.

Oslo, 13 Aprile.

Non è stato molto gentile con noi in questi due giorni di permanenza, il cielo d'Inghilterra. Non s'è aperto nemmeno a un sorriso di sole, quasi per esasperare maggiormente la nostra nostalgia per la dolce primavera romana che illude ancora i nostri sensi.

Nell'atmosfera umida e cupa, un'acqueregola fine e noiosa scende da un cielo basso, quasi radente i tetti delle case. Questo cielo grava e attrista l'anima, indispettisce e fa nascere il desiderio di andarsene.

All'alba dopo una brevissima notte di riposo, Nobile è già di ritorno all'aerodromo, a batter la diana all'equipaggio italiano per l'inizio immediato dei rifornimenti e la verifica del dirigibile. Egli vuol essere pronto a partire non appena il Prof. Eredia, nei suoi colloqui con i venti, sarà riuscito ad indurli ad un consapevole riguardo per l'ospite del loro cielo.

Di lì a poco, quasi fossero in agguato, e forse lo erano, un centinaio di fotografi, di cinematografisti, di giornalisti, gli danno l'assalto. Ma i giornali inglesi che essi ci recano, in intere pagine a noi dedicate, son già pieni di notizie sul nostro primo volo, che noi che lo avevamo compiuto ignoravamo; di interviste e dichiarazioni di Nobile che non aveva ancora barattato parola con anima viva; di informazioni così autentiche, che l'inventiva dei nostri migliori cronisti, diventa una candela accanto a un faro. Un grande giornale di Londra, sotto il ritratto dell'inglese maggiore Scott che *en amateur* aveva compiuto il viaggio da Roma con noi, è arrivato a stampare un entusiastico elogio per il magnifico successo del volo del dirigibile.... da lui pilotato.

Il simpatico scopritore del Polo Sud, che aveva tirato una bordata sola di sonno dalla Provenza al Tamigi, tutto mortificato, s'è creduto in dovere di presentare le sue scuse a Nobile dichiarando che avrebbe subito telegrafato la smentita. Ma Nobile lo ha disarmato sorridendo di cuore, e assicurandolo che non ne valeva la pena.

L'avvenimento, comunque, ha interessato la stampa inglese, pur impigliata nella bega con i minatori e n'è prova la folla che, malgrado il tempo pessimo, a fiumane ogni treno rovescia all'aerodromo, da Londra e da altre città vicine.

Negli stessi giornali inglesi troviamo l'eco dell'interesse o della curiosità che in tutto il mondo va suscitando la nostra impresa. Solo la Francia pare non essersene accorta e liquida l'avvenimento con una mezza dozzina di righe.

Cominciamo così, nostro malgrado, a persuaderci davvero, che questo viaggio da pazzi, come troppi competenti lo avevano classificato da noi, richiama già sulla gesta in generale, ma sull'Italia in particolare, l'attenzione del mondo, forse come tutte le cose.... strane e bizzarre. Ci accorgiamo anche che a Londra ci siamo arrivati: intenda chi deve. Guai certo, in questa prima tappa, come i competenti prevedevano, non ne sono mancati: abbiamo avuto una tempesta di quindici ore che ci ha lasciati più sani di prima e hanno catturato Titina.

Titina non è un congegno del dirigibile, è una piccola fox terrier di proprietà di Nobile, imbarcata in soprannumero in rappresentanza del sesso femminile nel viaggio di esplorazione polare. Ora, come è noto, i cani, in territorio inglese non possono entrare senza la quarantena, nemmeno se piovono dal cielo. Appena arrivata, di fatti, il funzionario di dogana di stazione nell'hangar, se n'è impossessato. Ho visto la faccia di Nobile offuscarsi. Sono andato allora nascostamente ad offrire al rigido funzionario qualsiasi cauzione purchè ce la lasciasse, ma non c'è stato verso e tutto quello che ho potuto ottenere è che invece di inviarla al locale di isolamento, fosse trattenuta nel suo ufficio, presso l'hangar stesso, ove noi avremmo potuto nutrirla e sorvegliarla.

Nobile s'è così un po' rassegnato. Ma quando l'indomani sera, contrariamente a quello che i giornali avevano stampato, egli alla chetichella ha ripreso il volo, è corsa la voce che avesse

anticipata la partenza per liberare Titina dalla forzata prigionia.

La verità è che questa tappa di Oslo, un vero inciso pleonastico nel percorso Pulham-Leningrado, richiedeva particolari condizioni atmosferiche per essere effettuata e di queste bisognava approfittare immediatamente appena si fossero determinate. Da ciò la partenza fulminea.

Il Colonnello Nobile che agli effetti dell'itinerario avrebbe preferito raggiungere Leningrado con una sola rotta da Pulham, non ha potuto sottrarsi a questa tappa che dava modo al popolo Norvegese di salutare e festeggiare la bella nave aerea divenuta patrimonio nazionale. A tale scopo, poi che ad Oslo non esisteva un hangar, si era dovuto espressamente erigere un pilone per ormeggiare il dirigibile. Questo ripiego, che offre il vantaggio di rendere molto più semplice e rapida la manovra di atterraggio, desta però qualche preoccupazione nell'eventualità che durante la sosta del dirigibile al pilone, si metta vento. Bisogna allora esser pronti a scappare e quando come nel caso attuale il primo aerodromo si trova ad una distanza così ragguardevole come quella di Leningrado, il viaggio iniziato male potrebbe finir peggio. Per questo, tenendo conto che la distanza Pulham-Oslo di 1200 chilometri, poteva coprirsi in quindici ore di volo, e quella Oslo-Leningrado di 1400 in venti, aggiungendovi le 24 ore di sosta desiderate dai norvegesi a Oslo, bisognava assolutamente assicurarsi almeno tre giorni di tempo stabile.

Al prof. Eredia ed al Malmegreen, si erano uniti per le osservazioni i meteorologi inglesi e tutti insieme interrogarono per due giorni gli spazi siderali attraverso le comunicazioni radiotelegrafiche di tutto il mondo che loro consentivano la formazione delle isobare. Quando capitò quella buona, dettero il via. E allora Nobile ch'era sempre pronto a muovere, spiccò il volo.

Così fu decisa la partenza per Oslo. Non risultò praticamente esatta la previsione, come si vedrà, ma la meteorologia, questa scienza che rende tanti preziosi servizi all'aeronautica, basandosi su elementi assolutamente astratti e induttivi non può essere infallibile. Ma se essa dà sempre in forma dubitativa le previsioni di buon tempo, non è mai occorso che il prof. Eredia abbia pronosticato cattivo tempo e questo non siasi avverato. L'ausilio quindi è sempre prezioso.

Pochi soldati e gran folla di volontari, con prevalenza di signore e popolane, a malgrado fossero le ventitrè e dal cielo continuasse a discendere quell'acquolina uggiosa e diaccia, provvedono all'uscita del Norge dall'hangar illuminato dai riflettori.

Alle 23 precise, tra l'applauso scrosciante della folla saliamo in quel cielo cupo che ci inghiotte togliendoci per qualche tempo ogni visione. Stabilita la quota è solo lo sfarzo luminoso della città di Jarmouth che ci ricollega alla terra. Il tempo è per altro favorevolissimo. La temperatura discende rapidamente sotto zero, ma l'aria è immota. Il « Norge » scivola come su un piano inclinato. Nessuna vibrazione all'infuori di quella dei motori. È una navigazione deliziosa.

Sulla Manica il cielo si schiara un po' e vediamo sfuggire rapide sotto di noi le secche della costa punteggiate di fari. Poi il mare, insolitamente calmo, indizio di ogni assenza di vento. Non c'è nulla da vedere, quindi si può quasi dormire. Affronto il tentativo sdraiandomi sulla trave ma Cecioni, m'ero appena appisolato, camminando al buio per la verifica dei serbatoi di benzina fa del mio corpo passerella e siccome non è molto leggero, mi convince subito che quello non era un posto adatto. Mi spingo ancora verso prora rinnovando il tentativo, ma poco dopo i portelli di accesso ai motori vengono aperti e una tromba di vento gelido, come quando in corsa si apre il portellino di un direttissimo, mi investe, mi assidera, mi mette in fuga di corsa. Ricordandomi allora che a bordo, qualche volta durante le interminabili comandate notturne, anche passeggiando sul ponte si riusciva a parodiare il sonno chiudendo gli occhi in piedi, ritorno verso poppa, cerco a tastoni in quel buio fitto il sostegno di un serbatoio, vi appoggio le spalle e m'addormento come in un letto di piuma. Ma invidioso delle mie risorse marinaresche, il buon Pippo Eredia, scuotendomi mi sveglia di soprassalto. — Non dormo io, mi grida, non c'è ragione che dorma tu. Chiacchieriamo. — La proposta se non piacevole in quel momento, poteva anche essere apprezzata, poichè Pippo è un conversatore simpatico e interessantissimo poi, quando parla della sua scienza, come parlerebbe un fidanzato della sua amata. Ma è presto detto, chiacchierare, con tre motori alle spalle che urlano lo spasimo della loro fatica come anime dannate al moto eterno. Siamo costretti a cambiare tre volte di po-

sto per poter intendere la voce l'uno dell'altro e finalmente.... è l'alba.

L'alba vista dal cielo è un argomento più interessante di qualsiasi conversazione. Anima di meridionale. Eredia tace di colpo, gli occhi inchiodati all'orizzonte ove l'eterno dramma tra la luce e le tenebre, assumeva da qui un aspetto così vivo, così plastico che non sfuggiva il minimo particolare. La trasformazione del cielo intanto avviene rapida, quasi brusca. L'interno del dirigibile che sembrava una gola di forno, di colpo si rischiarava ed alle prime luci riappaiono le facce stanche degli uomini che hanno mal dormito, accosciati scompostamente sul suolo della navicella, beati loro, ed un solo uomo in piedi nella cabina di comando, l'unico senza sonno e senza un segno di sofferenza perchè la tensione dei suoi nervi ridona ai suoi lineamenti l'aspetto duro consueto, immodificabile. Accanto a lui Lippi, al timone che aveva afferrato al momento della partenza è ancora lì, come gli altri tre motoristi italiani nelle loro nicchie, sospese sull'abisso, sotto l'occhio vigile di Cecioni: i soli esseri che hanno vissuto intera la notte del dirigibile e vivranno quella di domani e l'altro se occorre, senza riposo.

Improvvisamente sulla nostra destra si disegna sul mare striato di bave biancastre, una terra bassa, rotta da specchi d'acqua bizzarri, semisommersa come uscente da un diluvio e dove rarissime casette, sembravano sorgere dallo squallore della sabbia. Sono i primi fiord svedesi di Nisum, una assai triste visione di terre sterili e desolate. Sorvoliamo su questo paesaggio melanconico e monotono per quasi un'ora e giunti sopra Blochemberg, abbandoniamo la penisola dello Jutland per infilare lo Skager-Rak.

Verso le sette, avanzando, vediamo formarsi sotto di noi una coltre di nebbia. Per fortuna i rilievi già fatti con i riferimenti a terra, ci hanno permesso di stabilire con esattezza la nostra rotta, chè per tre ore la nuvola vescicosa continua a dilatarsi sospinta dal vento verso lo stesso nostro cammino, impedendoci la visuale. Alle dieci finalmente riusciamo a distanziarla e quando la nostra vista è libera, allo sguardo ci si offre uno spettacolo nuovo e caratteristico. Siamo già usciti dallo Skager-Rak e voliamo sopra i primi Fiords Norvegesi, pezzati qua e là di neve che da questa altezza li fa assomigliare a vasti armenti