

PARTE SECONDA

—

== IL RACCONTO DEGLI ALTRI ==

La partenza nella tempesta.

Vadsö, 6 Maggio.

Scrivo sotto dettatura. Raccolgo il complesso delle impressioni che vanno da quelle squisitamente delicate di Nobile a quelle rudi e genuine del marinaio Lippi, a quelle fiorite di sapor comico toscano del Cecioni.

Nobile è un sentimentale. Dell'avventura egli, parlando, dimentica di essere il protagonista per cogliere solo il lato poetico. Le vibrazioni più sottili e più intense del creato trovano una rispondenza sincrona nel suo spirito delicato di sensitivo dinamico. Se dopo la gesta si deciderà a scrivere un libro, non sarà soltanto una ponderosa dissertazione tecnica sul prodigio, ma un'affascinante e suggestiva visione del mondo e dei fenomeni del creato, visti con occhi di artista.

Un giorno a Napoli, a San Giacomo dei Librai, mi passò vicino un bimbo patito. Non aveva più di dodici o quattordici anni. Gli avevano caricato sulle spalle un cesto di pane che avrebbe fatto piegare un uomo. Mi fece pena e stupore insieme. Non capivo come quelle spallucce da tisico potessero sopportare quel fardello. Fuori un'osteria, c'erano tre suonatori ambulanti: un violino una chitarra e un mandolino. Rifacevano vecchie canzoni napolitane. Ora suonavano Carmè, una canzone che è pianto passione e ardore. Il *cascherino* che lasciava le gambe sotto il peso, s'arrestò di botto vicino ai suonatori, con quel peso sulle spalle, senza nemmeno appoggiarsi a un muro, afferrato, rapito dalla musica. Quando il violino esalò l'ultima nota in un accento di singhiozzo, il ragazzo con la faccia trasfigurata dal sogno, riprese traballante a strascinar le gambe sotto il peso sproporzionato, aggravato dalla sosta.

Quando Nobile, nei momenti d'intimità, mi diceva le sue

impressioni della traversata, mi riappariva sempre innanzi alla pupilla il cascherino Napolitano, il cesto del pane e i tre suonatori. Il cesto di pane di Nobile era un peso per spalle da giganti, ebbene, mentre voi lo credevate assorto e preso tutto dalle drammatiche vicende del viaggio e le esigenze imperiose della navigazione, scoprivate adesso che mentre il suo occhio correva da un apparecchio all'altro, la sua anima comunicava con l'anima del creato, raccogliendone i suoni più impercettibili, le voci suadenti, le sfumature più delicate.

Io fisso qui quelle impressioni. Là dove la narrazione sente l'asprezza del vento e la rudezza della natura, è invece Lippi, l'uomo di mare che narra. Il Cecioni infine vi ha messo di suo, da toscano incorreggibile, quel che di comico può cogliersi in ogni fatto drammatico della vita.

Accanto alle molte soddisfazioni che potevano lusingare l'amor proprio più esigente, Leningrado non ha mancato di dare a Nobile alcuni dispiaceri. Alle avversità del tempo che tennero sospeso il suo animo per il dubbio di non arrivare in tempo a compiere la transvolata polare prima che le nebbie scendessero sulla calotta del mondo, all'ingiustificato ritardo della costruzione dell'hangar allo Spitzberg della quale s'era assunto il carico lo stesso Amundsen, proprio quando si poteva finalmente sperare di essere alla fine della sosta, gli giunse il telegramma con il quale Amundsen, preoccupato fuor di misura delle avversità atmosferiche allo Spitzberg, annunciava il suo proposito di rimandare l'ultimo volo alla fine di Giugno.

A Nobile, e forse non aveva torto, parve che quel rinvio di un mese, volesse mascherare il rinvio di un anno. Amundsen, il più competente degli esploratori polari, non poteva ignorare quello che oramai era di universale conoscenza, e cioè, che il mese di Maggio è l'ultimo dell'annata che offra ancora possibilità per la traversata, a cagione delle nebbie che in Giugno già infittiscono da togliere ogni visibilità e ogni orientamento possibile. Quel rinvio poteva significare dunque anche la sospensione del raid. Non così l'intese Nobile. Dopo otto mesi di lavoro insomma e la tremenda responsabilità assunta in conspetto del mondo, imbarcatosi nell'avventura, egli oramai non la considerava, come si era espresso con me, che alla stregua di una trincea da conquistare. E chi ha fatto la guerra sa che cosa



Visioni di paesaggi Lapponi





Tamara



Trolleim ai primi giorni di giugno

significchi arrestarsi nell'assalto a una trincea quando si è più di là che di qua. Nobile non frappose indugio. In forma garbata ma decisamente risoluta egli rispose ad Amundsen che questo suo nuovo progetto contrastava non solo con i risultati dell'esperienza di tutti i precedenti esploratori sulle condizioni meteorologiche al Polo nel mese di giugno, ma con le stesse dichiarazioni di Amundsen che erano servite di base al Nobile per l'organizzazione del volo. E pertanto, poichè era stato stabilito di partire nella prima quindicina di maggio, egli intendeva che la partenza non fosse rinviata ed all'uopo lasciava immediatamente Leningrado per la King's bay.

Ma anche in questo suo improvviso desiderio, nuove contrarietà lo attendevano. Proprio in quei giorni, nemmeno a farlo apposta, sul Nord della Russia si abbattava una depressione ciclonica che sconsigliava assolutamente la partenza. Quando Eredia portò a Nobile il risultato delle sue previsioni, egli ebbe parole di ribellione che fece seguire dai fatti ordinando la partenza immediata.

Era il primo di maggio. Per le vie di Leningrado ove la mota della neve disciolta arrivava al ginocchio, gli operai, comandati in cortei interminabili, preceduti e seguiti dalle truppe, inneggiavano alla festa del lavoro e della rivoluzione. Il cielo era cupo, l'atmosfera nebbiosa, il vento teso. Nobile non volle nemmeno misurarli. Sarebbe partito a qualunque costo. Tutto era pronto.

E non parti.

Non parti perchè la sua irritazione contro il tempo e contro i meteorologi non poteva condurlo fino all'irragionevolezza. Ordinò di tenersi pronti e si mise a spiare febbrilmente un momento più favorevole. Non si presentò che quattro giorni dopo, quattro giorni per lui più lunghi di quattro secoli. E intendiamoci, non era un momento favorevole per la partenza, favorevole come si intende in aeronautica, era soltanto meno sfavorevole dei giorni precedenti. Il vento all'hangar di Gatschina quando ordinò, alle sei del mattino, la manovra per l'uscita del dirigibile, misurava dieci metri e contrario alla rotta.

Ed ecco un'altra comoda leggenda che il raid polare ha fracassato, irreparabilmente. Ho inteso dire cento volte a Roma da fior di piloti, che non è possibile arrischiare un dirigibile, quando all'hangar vi sono quattro metri di vento, anche favore-