

vole. Ciò che dimostrava la quasi inutilità del dirigibile, o almeno lo lasciava considerare come un mezzo bellico occasionale, da servirsene quando si poteva e non quando si voleva. Padrone il vento. Da ciò il poco credito e la poca simpatia per quest'arma formidabile. Durante le ultime grandi manovre navali, abbiamo atteso inutilmente per tre giorni i dirigibili che dovevano prender parte all'azione. Per due giorni noi avemmo mare tranquillissimo e vento quasi statico. I dirigibili non vennero. Si telegrafò che c'era vento. Ne arrivò uno ad azione finita. Che cosa farne di un'arma simile? Nobile al quale si dava poco credito quando ar rischiava l'osservazione che salvo rarissimi casi di violenza straordinaria di vento, il dirigibile poteva uscire quando si voleva dall'hangar, era avversato e deriso. Non credo che oggi lo si oserà più. C'è la tempesta della Manica, e quella del Baltico. C'è la partenza da Gatschina. Se questo viaggio non avesse avuto altro risultato, basterebbe questo a giustificarlo. Sovverte un'opinione radicata come una quercia. Stabilisce principî nuovi indiscutibili: l'utilità dell'aeronave in guerra e la sua oramai indiscussa praticità come mezzo di trasporto. Ma farà di meglio: modificherà l'anima dei piloti: scaccerà tutte le pavidezze. Dopo aver rivoluzionato la tecnica del dirigibile, Nobile avrà con l'esempio rinnovato il Corpo dell'aeronautica. Il nuovo brevetto di pilota, dovrà comprendere una tesi di più nel programma: l'ardimento.

Nobile al quale fu concesso, quasi alla vigilia della partenza, un brevetto, e per « compiacenza » si disse, ha giuocato un bel tiro alla tradizione: l'ha affogata nel ricordo sulla rotta del Polo.

Ed ora, il loro racconto.

Un tenente italiano, il Dompé, salutando militarmente, mentre la navicella si staccava dal suolo gridò con tutta l'anima: Evviva l'Italia! E avvenne una cosa strana. La truppa russa chiamata per la manovra, in un impeto di incontenibile entusiasmo, fece proprio il grido dell'italiano e, battendo le mani, gettando all'aria i berretti, ripeté cento volte il grido fatidico e augurale che giungeva fino a noi, grati e commossi, dapprima come lo scrosciar dei marosi sui ciottoli, poi a poco a poco, mentre il Norge prendeva quota, come il lontano stormir di una foresta percossa dal vento.

Ma il vento, ahimè, percolava anche noi e mano a mano che

ci elevavamo i dieci metri diventavano venti e quando fummo sopra Leningrado, eran diventati forse non meno di trenta.

Avevamo contratto con la città ospitale un debito di gratitudine non dimenticabile. L'affetto e le simpatie dimostrate al nostro condottiero, ci avevano commosso. La sua popolarità calda e affettuosa, l'alto conto in cui gli uomini di cultura lo avevano tenuto, i festeggiamenti in suo onore, avevano toccato la nostra anima. Sentivamo di doverle qualche cosa. La spontaneità di quel saluto, aveva finito di conquistarci. Ebbene, nel momento in cui la nostra anima era rapita da pensieri ben più gravi, accingendoci a quel volo che segnava quasi l'inizio della transvolata polare, essa si sentiva attratta verso la città dolorante e se ne distaccava a malincuore.

Il breve percorso per giungervi sopra, con quel maledetto vento contrario, fu assai duro. A percorrere quei trenta chilometri, impiegammo più di un'ora. Ma Nobile, sollecitato da tutta la stampa e dalle autorità, aveva promesso di sorvolare sulla città, e malgrado la sua premura, aveva voluto mantenere l'impegno.

Leningrado da questa altezza che nasconde il pietoso stato di abbandono delle sue arterie, lo squallore dei suoi negozi, i cumuli di macerie dei palazzi diroccati, il senso di diffidente aspettativa del suo popolo, ci riappare nella sua vastità, nell'impotenza dei suoi edifici, nella solennità del serpeggiante corso della Neva con i suoi chilometri di ponti meravigliosi, con le cuspidi dei suoi templi dorati, ci riappare come l'antica capitale del più sterminato impero europeo: una visione di grandezza e maestà fatta apposta per cancellare nel nostro spirito l'impressione triste che ne portavamo.

A malgrado il tormento del vento, compiamo due volte il suo giro, salutati dai battelli della Neva con le sirene, dall'agitar di cappelli della popolazione, riversatasi nelle strade. Alle 10,35, appagato il desiderio del popolo ospitale, dirigiamo finalmente la prora verso il Nord, seguendo la rotta obbligata parallela alla ferrovia di Murmask.

Il Commissario del Governo Russo per la guerra, al quale il colonnello Nobile si era rivolto per il permesso di attraversare il territorio del Nord per uscire dallo stato, aveva egli prescritto tale rotta, con ingiunzione di non deviare a sinistra, cioè verso il confine.

Il primo tratto di volo benchè contrastato dal vento, non è monotono. Attorno alla grande metropoli di un giorno, è tutta una fioritura di piccoli paesini che si slargano per un centinaio di chilometri nella zona abbracciata dalla nostra visuale, sull'ampia pianura, ove i primi segni della primavera incipiente, si rivelano con vaste distese di verde tenero, alternate alle zone boschive rotte qua e là ancora da qualche residuo di neve.

Ma un senso di desolazione e di pena ci prende, quando usciti dall'*interland* che risente della vicinanza della città, da un lato sulla dritta, s'affaccia l'orlo del Ladoga, il principio dello sterminato lago gelato, e dinanzi a noi un paesaggio desolato, squallido, deserto, ove solo a distanze enormi, sorge dalla neve qualche gruppo di casette di legno, le solite segherie delle solite foreste che coprono ora interamente la superficie del suolo.

Il cielo s'è intanto rasserenato e nel pomeriggio si riaffaccia il sole. La nostra velocità è ridottissima. In alcuni momenti la lotta tra il Norge ed il vento è così violenta, che non raggiungiamo i quindici chilometri. In compenso la visibilità è perfetta. Tagliamo per due ore il lembo occidentale di questo lago grande come un mare, sulla cui superficie, lo spessore di neve che la ricopre, pare che attenui la violenza del vento. Di fatti si ha una diminuzione di resistenza e il Norge può riprendere quasi la sua andatura di cinquanta chilometri. Ma non era che una sosta.

Il ritorno momentaneo sulla foresta, è veramente come il principio di una lotta decisiva. Il vento è a raffiche, secche, brusche, imprevedibili. Il « Norge » scatta, s'impenna, ha tragiche pause d'arresto, sale e scende a sbalzi, sembra impazzato. Pare che non senta più nè timone, nè il richiamo dei piani.

Il momento, un momento che dura tre ore, fino alle 17, è impressionante. Vi sono a bordo dei volti pallidi. Il senso della sicurezza è fortemente scosso da quell'andatura capricciosa del fragile e scricchiolante involucro.

Fino ad ora non si erano avute che tempeste di notte o con la visibilità ostacolata dalla nebbia. Mancavano a bordo i punti di riferimento, per accorgersi degli sbalzi del dirigibile, quindi l'impressione era ridotta dall'ignoranza della vera situazione. Ora c'era la terra di sotto, la terra punto fermo, che

dava la netta sensazione degli sbalzi, delle oscillazioni, degli sbandamenti. Si comprende quindi l'impressione più viva per una tempesta che non superava quella del mar Baltico ed era ben lungi dall'uguagliare quella da Rochefort alla Manica.

Verso le diciassette, lasciata la città di Petrosavodsk sulla sinistra e usciti dal lago, il vento comincia a declinare per cessare quasi del tutto, quando raggiungiamo nuovamente la linea ferroviaria.

Era ora.

Da questo momento il paesaggio sotto di noi si fa sempre più aspro e più nordico. È come un deserto di neve sconvolta da turbini spaventosi. Non vi è un segno di vita umana. Non un animale, nemmeno l'orso che dovrebbe trovarvisi come a casa sua. Nulla. E malgrado il sole splenda in pieno, il freddo incrudisce sempre più. Verso le 22 il sole tramonta, ma l'atmosfera rimane chiara, solo leggermente appannata. È la prima notte bianca. Un tramonto di fuoco, senza calore, indugia a occidente, mentre già ad Oriente riaffiorano i primi cirri argentei dell'aurora.

È un curioso spettacolo, e pur essendo preparati, non manca di una certa sorpresa.

Questo giorno che si inserisce nella notte, questo cielo che da ieri a oggi si spoglia di tutte le sue stelle, questa luce strana che non è nè giorno nè notte ma alcunchè di irreale tra l'alba e il crepuscolo, questo sole enorme che illumina e non scalda, unito al paesaggio spettacolosamente impressionante, tuttociò, dà delle sensazioni quasi di smarrimento: lo smarrimento naturale di chi si appressa alla soglia di una caverna inesplorata, nella quale non sa quali sorprese potranno attenderlo.

Alle due il sole riappare. Il termometro segna dieci gradi sotto zero. Sulla dritta si intravedono sullo sfondo del cielo di vetro smerigliato le vette candide dei monti di Kola. Il Mar Bianco che attraversiamo in questo momento, fascia quella penisola come un gran nastro turchino striato di allumacature violacee. Puntiamo a sinistra ancora, sulla Lapponia finlandese, che sgrana a perdita d'occhio le sue collinette deserte e più brulle della steppa.

Ed eccoci ancora a cavallo di due Stati. Ma non si scorge ancora anima viva a domandarci i passaporti. La mancanza di abitato nelle terre che sorvoliamo è quella che maggiormente

contribuisce a darci un senso d'isolamento penoso, quel che rende queste ultime navigazioni diverse da tutte le altre.

Con la partenza da Oslo, noi già sentimmo questo distacco; qui si accentua per la fisonomia del paesaggio che non vi ricorda nulla di ciò che conoscete, nemmeno di ciò che la vostra fantasia avrebbe potuto immaginare.

Tagliamo quasi verticalmente la penisola di Kola, passando così in due ore sopra tre stati: dalla Russia alla Finlandia e dalla Finlandia alla Norvegia e verso le tre, si apre finalmente innanzi al nostro sguardo lo scenario suggestivo del fiord di Varanger, tutto un traforo madreperlaceo di laghetti, di frastagliature, di isolette bomboniera che si slargano a perdita d'occhio.

Il freddo che durante la notte ha gelato l'acqua nei bidoni e provato duramente la povera Titina, è assai diminuito fino a segnare qualche punto sopra lo zero. Effetto della corrente del Golfo che manda fin qua le sue correnti calde. Il ritorno in un mondo nel quale già intravediamo tracce di vita, risolleja il nostro spirito, e mentre Kirkenes, il primo gruppo di abitazioni che ci è dato rivedere, ingrandisce, quasi sotto di noi, su una collina a dolce declivio, sul candore delle nevi, si disegnano le scatolette di legno di un paesaggio ancor più vasto, Vadsö il capoluogo della Finmark.

Passiamo sopra Kirkenes già desta e con la sua popolazione acclamante per le strade, verso le 3,30.

Fa un certo effetto vedere quassù, dopo quel paesaggio che ci è passato di sotto, che dava la sensazione del limite della civiltà, vedere in queste latitudini, la ciminiera di un grande stabilimento. È la ferriera più settentrionale d'Europa che giganteggia tra le piccole case con i suoi grandi capannoni degli alti forni e delle miniere. Appena usciti dalle sue colline, scorgiamo il pilone di Vadsö che ci attende, sulla brevissima isoletta, di contro la città civettuola, brulicante di esseri viventi come un formicaio.

L'atterraggio è quasi fulmineo. Un largo giro per equilibrare il dirigibile e sfioriamo il traliccio di ferro. In meno di dieci minuti la nostra prora va a combaciare col foro conico del pilone, la cui pratica utilità ancora una volta si è qui affermata superbamente.

Questa nuova trovata che lasciò sulle prime molto scettici i

« competenti » è destinata a portare una vera rivoluzione nell'aeronautica, a rendere cioè possibile un numero illimitato di stazioni al dirigibile, il giorno ch'esso entrerà nella pratica utilità commerciale, giorno che questo raid ha avvicinato di anni. Certo, non basta soltanto il pilone per un sicuro e rapido atterraggio: occorre anche che la manovra da terra sia compiuta da gente pratica e abile. Vadsö può offrire un esempio tipico. Il capotecnico Rossi non solo è riuscito, in poco più di un mese, con tre soli operai italiani, tra le tormentate di neve e una temperatura di 15 gradi sotto zero, ad elevare il pilone ed attrezzarlo in una specie di deserto artico sprovvisto di tutto, ma ha dimostrato di essere un abilissimo organizzatore di atterraggi. La manovra si è compiuta cronometricamente, quasi in silenzio e con pochissimi uomini, una cinquantina in tutto. Ed il « Norge » aveva appena toccato il gancio del pilone che già gaz e benzina contemporaneamente lo rifornivano. E in tre ore era pronto a riprendere il volo.

Un'immensa folla giunta da tutti i paesi dei fiords, anche i più lontani, con ogni mezzo, slitte, barche da pesca, vaporini, s'era riversata nella piccola isola che appena la conteneva, come non si conteneva l'entusiastica ammirazione di questi algidi figli del nord.

A ricevere Nobile a piè del pilone si trovava il Governatore della Finmark, che a nome del suo popolo ha portato il saluto all'eroico volatore. Nobile ha dovuto accettare una colazione in casa del Filksmann sig. Lund ed è passato così in mezzo alla folla plaudente e centinaia di obiettivi fotografici.

Intanto verso le 14, il vento girava improvvisamente a Sud Ovest. Tanta inaspettata fortuna non bisognava lasciarla sfuggire. Nobile decide senz'altro la partenza e con le sue 24 ore di volo, di quel volo terribile, sulle spalle e tutta la notte insonne, ne affrontava quasi altrettante e una nuova notte bianca!

Ma ancora una volta è vero che la fortuna non piega che agli audaci e che in ogni modo il solo che aveva visto giusto era stato Nobile. Senza quella partenza pazzesca, egli non avrebbe trovato ora le 24 ore eccezionali sull'Artico, che gli hanno consentito di convertire in una gita di piacere la traversata più preoccupante e più paurosa del raid.