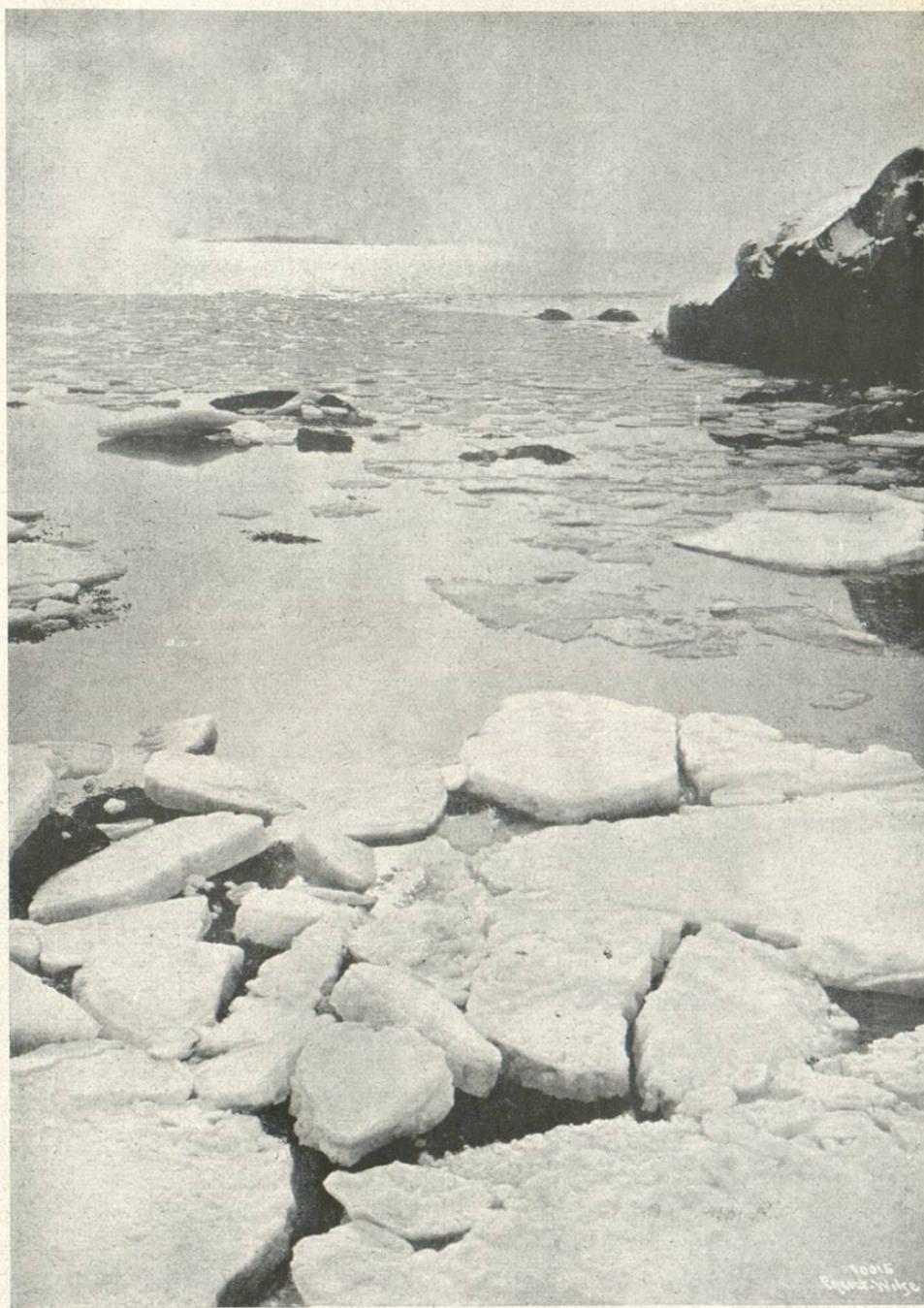
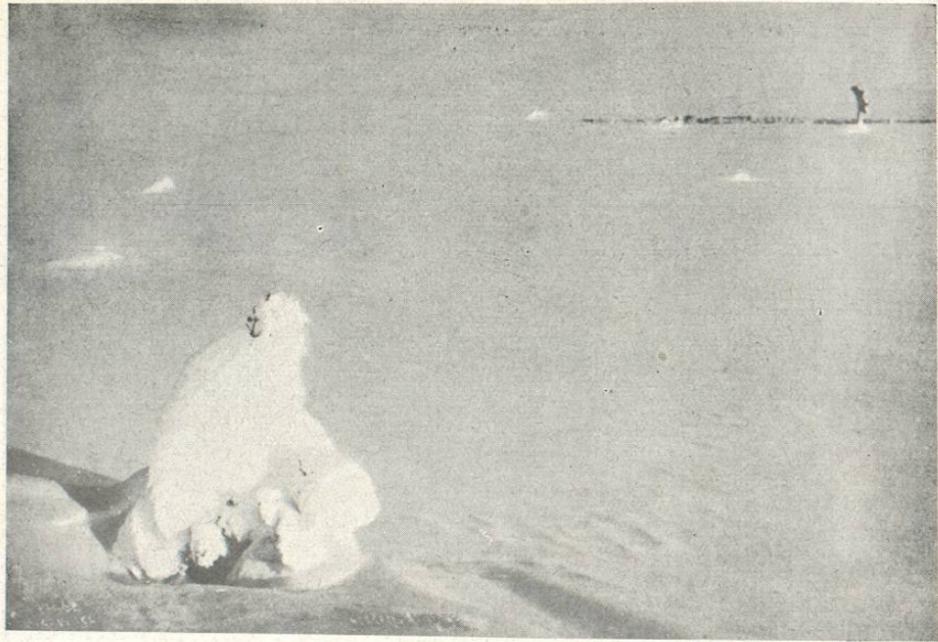


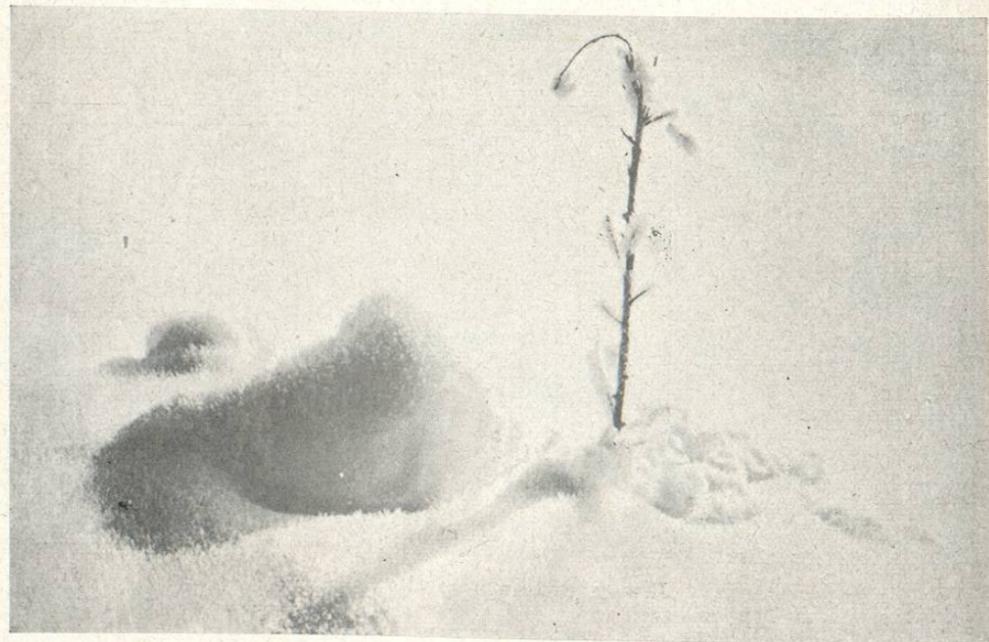
L'ULTIMO VOLO



Il mare gelato attorno allo Spitzberg



Paesaggi boreali



Paesaggi boreali





L'incontro dei primi jcebergs



Il mare gelato visto dal Norge

### L'ultimo volo.

Come il solito, anche qui alla King's bay, subito dopo l'arrivo, gli uomini di Amundsen sono scomparsi, per non farsi rivedere che alla partenza, mentre nell'hangar angusto, ove ci si rigira appena, ferve un lavoro intenso, febbrile, e, approfittando dell'illusione della notte senza tenebre, ininterrotto.

Per fortuna Nobile può disporre qui di altri dieci operai italiani e di alcuni Ufficiali fatti venire espressamente da Ciampino, per accelerare i lavori di apprestamento, altrimenti!... E mentre i suoi compagni di volo dormono o si indulgiano beati nelle camere comode e riscaldate, egli si prepara all'ultima fatica, in giornate interminabili di lavoro spossante, all'aperto, sotto i venti gelidi, in una temperatura che oscilla tra i dieci e i dodici gradi sotto zero.

Tutto deve passare innanzi ai suoi occhi, ogni oggetto che sale o discende dalla navicella, ogni lavoro, ogni provvidenza, qualsiasi più piccola operazione (1). Un motore, nei pressi di

(1) Un ufficiale tedesco, istruttore di aeronautica negli Stati Uniti, parlando del viaggio del Norge a giornalisti americani, rilevava come Nobile non avesse preveduto il bombardamento di ghiaccioli, ch'era invece da aspettarsi e che è mancato poco non producesse un disastro irreparabile.

Questa osservazione è stata riprodotta integralmente da alcuni giornali italiani senza commento, mentre Nobile si trovava bloccato dai ghiacci a Nome e non è senza meraviglia ch'io non ho visto alcuna rettifica da parte dell'aeronautica italiana, specialmente del personale di Ciampino il quale sapeva perfettamente che Nobile l'aveva così ben preveduto l'inconveniente, che in direzione delle eliche, per larghissimo tratto, aveva fatto applicare sull'involucro il rinforzo di una triplice tela gommata.

Ricordo perfettamente che nella conferenza tenuta da lui a Leningrado alla Associazione degli ingegneri si intrattenne con particolare riferimento su l'ipotesi lamentata e spiegò come vi avesse provveduto, cioè con quanto di meglio poteva provvedersi.

Se le precauzioni non riuscirono del tutto ad evitare avarie è il caso di ri-

Vadsö ha bruciato la bronzina: lo si sbarca e si sostituisce subito con quello che la sua previggenza aveva fatto trovar pronto alla King's bay. S'alleggerisce il Norge, sbarcando tutto quello ch'egli non ritiene strettamente necessario all'ultimo volo, anche se del peso di pochi grammi. Delle due sedie piegabili di vimini di che è composto tutto il *comfort* di bordo, ne lascia una sola: cinque chilogrammi di benzina di più. Tutti gli indumenti dell'equipaggio, via. Basterà il vestito polare che hanno addosso, per arrivare.... in Italia. Anche i paracadute sono ridotti... a uno. Poi si verifica tutto, tutto: dai giunti alle tele, dai tubi ai rubinetti della benzina, ai tiranti delle valvole dei gas. Ed è sempre Nobile in persona che controlla e che prova. È lui stesso che vuol vedere e riveder tutto. Non vuole sorprese. Il successo o l'insuccesso possono dipendere magari dal movimento di una ruotina, magari dalla perdita di un rubinetto o di una valvola. Intanto si procede all'imbarco e al lavaggio dei gas. Anche questi egli li ha voluti italiani per esser tranquillo: li ha fatti spedire fin quassù e furono difatti riscontrati purissimi.

Ultimata la revisione dell'interno e la selezione del materiale ch'era già a bordo, fa iniziare l'imbarco di ciò che Amundsen aveva fatto preparare. Ed anche qui egli procede a tagli feroci. Sono gli istrumenti della salvezza, secondo Amundsen: scky, racchette, battelli di tela, slitte ecc. sono un ingombro pericoloso, li definisce Nobile. Gli è che i due uomini partono da due concezioni diverse dell'impresa. Amundsen crede che in caso di forzato atterraggio gli uomini possano trovare la salvezza in questi arnesi. Nobile invece ha la convinzione che all'infuori del dirigibile, non vi può essere salvezza per nessuno. Poichè, ove sciaguratamente quello che Amundsen in dannata ipotesi ammette, dovesse verificarsi, non sarebbe certo con gli scky e con le slitte trainate a braccia che i superstiti potrebbero superare le migliaia di chilometri necessarie a guadagnar la terra.

— O si arriva col dirigibile o.... non si arriverà più — ho inteso ripetere con fredda convinzione mille volte da Nobile.

Fra non molte ore sapremo chi dei due aveva ragione.

Ultimato l'imbarco dei materiali, in modo di avere un cal-

cordare che l'uomo contro la pioggia non ha saputo opporre che l'ombrello, il quale non sempre è sufficiente a contenere l'acquazzone. Non per questo si porta dietro il tetto della casa nè Nobile poteva foderare d'acciaio l'involucro.

colo preciso del peso, Nobile fa procedere al carico della benzina.

La benzina, significava per lui la riuscita, qualunque cosa avvenisse: neve, uragani, nebbie, tutte le eventualità peggiori. Pur che vi fosse benzina a sufficienza egli poteva ridersene e aspettare tranquillamente che il cattivo tempo si stancasse.

Ne colma i serbatoi, ne fa riempire delle piccole latte che distribuisce come zavorra lungo la trave, in luogo dei sacchetti di sabbia; sostituisce con la benzina anche la zavorra liquida, finchè riesce insomma a superare quei settemila chilogrammi, quantità minima da lui vagheggiata, per la tranquillità del percorso, previsto in quelle tali sessanta ore che, diceva ridendo qualche volta, è più probabile diventino 120 che 59.

Si procede quindi alla pesata, e alla sera del 10 il dirigibile è finalmente pronto, a spiccare il volo.

Alla febbre che ardeva nei suoi occhi durante i preparativi, succede ora in lui una calma stupefacente. Il suo volto ombreggiato fino allora da interiori preoccupazioni, acquista una serenità piena di dolcezza quasi ieratica. La sua voce ha cambiato tono. Non è più la voce secca dai comandi imperiosi che non ammettono replica. È una voce paterna per i suoi uomini, per coloro che dovranno condividere con lui il martirio e la gloria dell'ultimo volo. E come le osservazioni meteorologiche scrupolosamente compiute dal fratello Amedeo (1) sconsigliano di partire a quell'ora, così egli vuole che tutto l'equipaggio vada a riposare. Quanto a lui, nemmeno le preghiere del fratello riescono ad indurlo ad abbandonare l'hangar. Vuol essere pronto a cogliere il primo attimo di sosta nel vento, per far uscire il dirigibile dall'hangar, è quindi necessario che egli resti lì.

E rimasto solo, nella cabina di comando, egli si infila nel sacco a pelo, vi infila a sua volta Titina e si sdraia sul ponte.

Sono le cinque del mattino.

L'hangar si è fatto deserto. Il silenzio scende sulla vasta distesa di neve faticante lo sguardo pei riflessi gialli del sole iterico. L'anfiteatro di picchi aspri e di ghiacciai azzurrini,

(1) Amedeo Nobile, fratello minore di Umberto, direttore dell'Osservatorio meteorologico di Bari, era stato inviato allo Spitzberg a precisare l'organizzazione meteorologica e i presagi, per la partenza del Norge da King's bay per l'ultimo grande volo.