

ITALIA DOMANDA

PAROLA DI THOMAS MANN	5
E ARRIVATO L'AMBASCIATORE	5
PARTE IL POSTINO DIPLOMATICO	5
VI SONO PIU' UOMINI IMPEGNATI A NUTRIRE LE MACCHINE CHE UOMINI IMPEGNATI A NUTRIRE ALTRI UOMINI di James T. Farrel, Nicola Abbagnano, C. E. M. Joad, Adriano Olivetti	6
E DI RIGORE IL «CONCETTO»	8
ORA QUI PARLANO IN PROPRIO di Tina Lattanzi, Rosetta Calavetta, Germana Calderini	8
LE DUE DATE DEL «PRIMO VERO» di Enrico Falqui	8
MA CHE COS'E' QUESTA OLONIA?	9
E FALSO IL CERCHIO DI FERRO	9
ARTISTI E CRITICI di Remo Cantoni	9
LE PIU' BELLE LETTERE D'AMORE di Renato Sirabella	10
BADOGGIO ONORI E DOLORI di Carlo Ciucci	10
DOVE AFFONDO' IL BARBARIGO?	10
COME VINCERE MILIONI AL LOTTO di Alfredo Bisogno	10
DIAMO LA PAROLA ALL'ARBITRO di Diego De Leo	11

LA POLITICA E L'ECONOMIA

MOVIMENTO ALLE ALI di Giovanni Spadolini	14
LA FRANA IN INDOCHINA di Augusto Guerriero	14

I NOSTRI GRANDI SERVIZI

IL «MERAVIGLIOSO VOLO» DI ROALD AMUNDSEN di C. Giardini (suppl.)	I
--	---

IL MONDO DI OGGI

VUOL DIMENTICARE TEHERAN LA BELLISSIMA SORAYA di C. C.	15
AMERIGHI BELISARIO CONOSCE LA STORIA DEI «KULAKI» di Giorgio Nelson Page	17
NELLA TRAGEDIA DI WILMA L'OMBRA DI UNO SCONOSCIUTO di Franco Monicelli	20
DOCUMENTO DELLA SETTIMANA	27
TRE SOTTANE PER TRIONFARE A NEW YORK di Gina Raccà	28
SETTE ANNI DI LAVORO	30
ANDREMO A MOSCA IN TRENO POPOLARE? di Carlo Ciucci	32
SONO TORNATI NELLA TERRA PROMESSA DA SETTANTAQUATTRO NAZIONI DIVERSE di Andrea Gentile	38
DISTENSIONE TRA CHIESA E FREUD di Emilio Servadio	44
SPESI CINQUANTA LIRE PER ESORDIRE A VERCELLI di Tito Schipa	52
«GENERAZIONE X»: Inghilterra	56
VOTATI AL SILENZIO I PRIGIONIERI ITALIANI di Ezio Saini	66
PROCESSO A PORTE CHIUSE NELLA «SERIE GIALLA» DEI RUSPOLI di Carlo Fedeli	69
I NOSTRI PRIGIONIERI IN RUSSIA di E. S.	81

IL MONDO DI IERI

A VILLA ROSEBERY TRAMONTO' UN REGNO di Crescenzo Guarino	23
--	----

MEMORIA DELL'EPOCA

EPURATI GLI EPURATORI di Ricciardetto	46
CHI SI FIRMA E PERDUTO? di Manlio Lupinacci	47

IL CINEMA

ROSALIND RUSSELL SI ARRUOLA NELL'ESERCITO di Nicola Orsini	43
--	----

LO SPORT

ASSOMIGLIA AL RUGBY IL FOOTBALL AMERICANO di Giorgio Fattori	48
--	----

LA MODA

VERI PROTAGONISTI I TESSUTI LEGGERI	71
-------------------------------------	----

LE ARTI

IL GARZONE LORRAIN di Raffaele Carrieri	36
---	----

LA SCIENZA E LA TECNICA

FERMODELLISMO GIOCO SCIENTIFICO di Antonio Bandini Buti	60
FINALMENTE REALTA' I DISCHI VOLANTI di Franco Fucci	63

DALLA PARTE DI LEI di Alba de Céspedes

5 MINUTI DI RIPOSO

QUESTA NOSTRA EPOCA

PUCCINI IN FRIGORIFERO di Filippo Sacchi	74
RITORNO DI BERTOLAZZI di E. Ferdinando Palmieri	74
L'OMBRA DI MALENKOV SU BORIS GODUNOV di Giulio Confalonieri	75
UNA NOVITA' DA VENTI GRAMMI di Microsolco	75
POSTUMA DI CRISTOFANETTI di Raffaele Carrieri	76
LA SEI GIORNI ROMANA DI THOMAS MANN di R. C.	77
IL VESCOVO DI TRIESTE CONTRO SALVEMINI di Arturo Orvieto	78
I CAPRICCI DI MARIANNA di Alfredo Panicucci	79
RADIO E TV: I PROGRAMMI DELLA SETTIMANA	79
INFORMAZIONI	80
UNA INIZIATIVA DI «ITALIA FILATELICA» del postino	82
GIOCHI	83

EDITORE E DIRETTORE

ARNOLDO MONDADORI

CONDIRETTORE RESPONSABILE

RENZO SEGALA

*Nel supplemento
del prossimo numero:*

LE DONNE AVANZANO

*Un divertente panorama
delle conquiste femminili
negli ultimi cento anni.*



LA COPERTINA

L'Imperatrice di Persia, la bellissima Soraya dagli occhi verdi, consorte dello Scià Reza Pahlevi, si trova a Roma dal giorno 27 aprile. Ella è arrivata all'aeroporto di Ciampino e subito si è trasferita in un albergo di Via Veneto. I motivi del suo viaggio e della scelta di Roma come luogo di soggiorno non sono conosciuti. Qualcuno parla di una fuga dalla Persia, dove potrebbero maturare da un momento all'altro avvenimenti rivoluzionari. Un giornalista ha rivolto questa impertinente domanda all'imperatrice, ma ella ha abbozzato un fine sorriso, ricco d'enigmi assolutamente indecifrabili.



I MECCANICI OMDAL E GREEN SULLA CARLINGA DEL «DORNIER-WAL» N. 25. LA PARTENZA EBBE LUOGO IL 21 MAGGIO 1925 DAL FJORD DI KINGSBAY

IL “MERAVIGLIOSO VOLO” di Roald Amundsen

L'avventurosa trasvolata oltre l'87° parallelo si concluse con un ritorno tra i più drammatici nella storia dell'aviazione: per 850 chilometri i sei audaci, stipati a bordo del Dornier-Wal, volarono a cinquanta metri di quota sopra l'infinita distesa di ghiacci, in ansiosa ricerca della sospirata terra ferma.

La grande maggioranza del pubblico, quando le spedizioni polari cominciarono a intensificarsi, e cioè tra la fine del secolo scorso e l'inizio di questo che videro, nel giro di una quindicina d'anni, le imprese di Nansen, di Andrée, del Duca degli Abruzzi e di Peary, si serviva nei suoi discorsi sull'argomento di alcune frasi fatte che non è raro ritrovare ancor oggi sotto la penna di chi deve occuparsi di viaggi artici: l'insieme dei tentativi di avanzata verso il Nord era definito «la corsa al Polo»; si trattava di violare «il segreto polare» e chi si accingeva a questo arduo compito obbediva al «fascino dell'ignoto»...

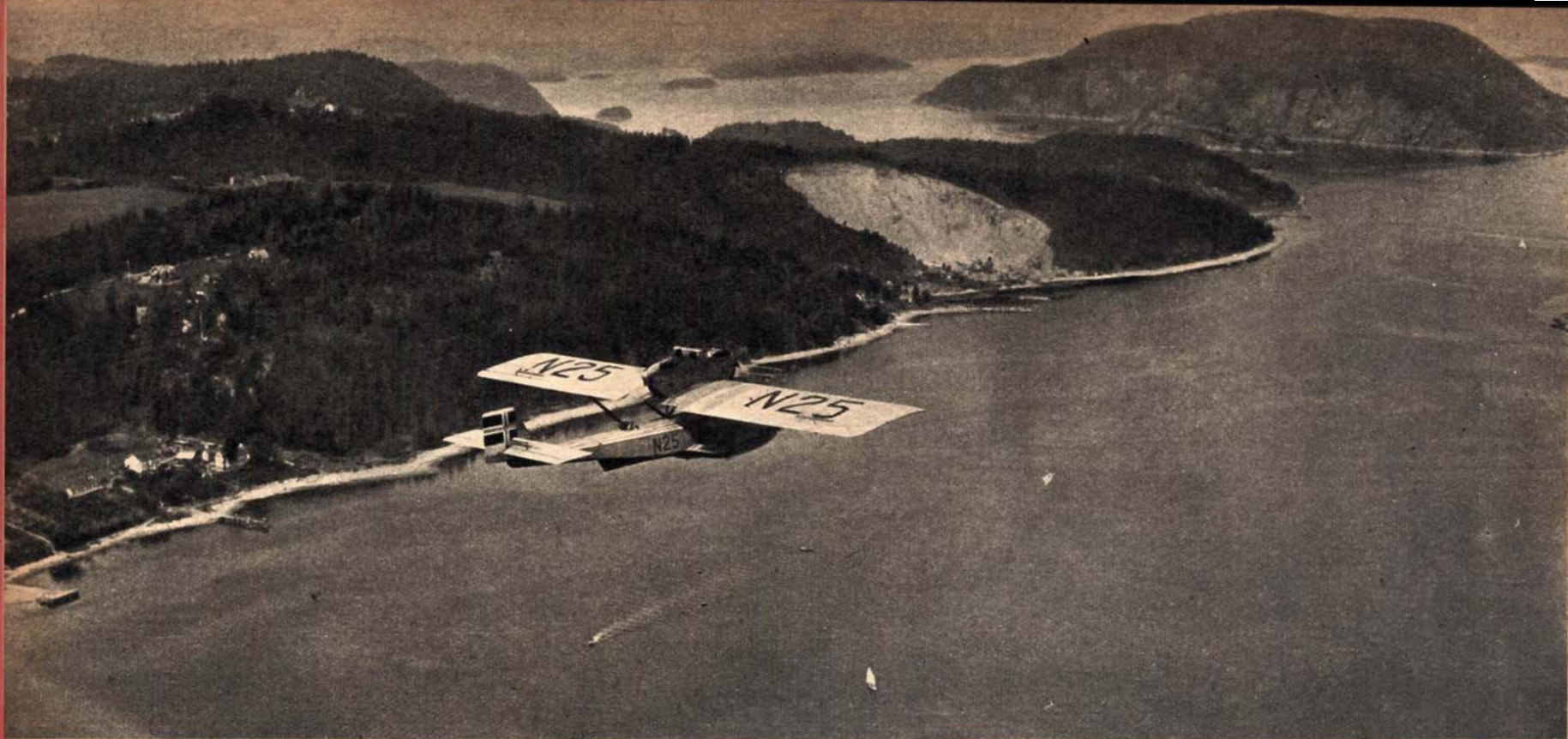
Tutto ciò, non ci sarebbe bisogno di dirlo, era generico e inesatto. La marcia verso il Polo non era una gara sportiva, e sia pure una gara drammaticissima nella quale si metteva in gioco la vita e che presupponeva rischi e sofferenze di ogni genere,

per giungere primi a quella mèta che il Pascoli, nella sua ode per Umberto Cagni definiva «l'acrocòro dell'orbe», né gli esploratori dell'Artide erano dei romantici in cerca di emozioni, benché ci sia motivo di credere che quello sterminato mondo di ghiaccio, con la sua lunga giornata estiva e l'ancor più lunga tenebra invernale rischiarata a tratti dai sontuosi colori delle aurore boreali, esercitasse sulla maggior parte di essi una irresistibile attrazione.

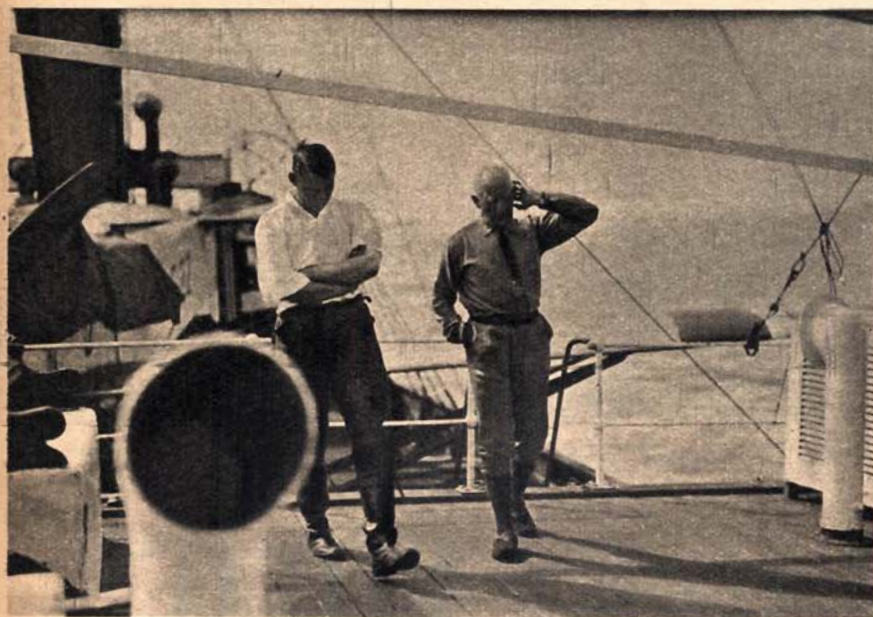
Gli esploratori polari erano mossi essenzialmente da scopi scientifici di cui ben pochi erano a conoscenza e potevano quindi parlare. Lo stesso Andrée, giudicato da molti un eroico pazzo, si proponeva di compiere, e infatti compì, indagini ed esperimenti scientifici di vario genere; ciò è dimostrato dalle dichiarazioni da lui fatte nel periodo in cui preparava il volo dell'«Aquila» e dai diari e taccuini suoi e dei suoi compagni ri-

trovati nell'Isola Bianca. I viaggi artici erano incominciati, sul finire del XVI secolo, con scopi geografici e commerciali. Si trattava di trovare quel passaggio a Nord-Ovest della cui esistenza si parlava da tempo, che avrebbe permesso alle navi inglesi di passare dall'Atlantico al Pacifico per una via più diretta di quella del Capo di Buona Speranza e dello stretto di Magellano, allora dominate dagli spagnoli e dai portoghesi. Con questo scopo eminentemente pratico, i navigatori inglesi si addentrarono sempre più nelle regioni artiche; così, nel 1587, John Davis si spinse fino a 72° 12' di lat. N.; Enrico Hudson, nel 1607, giunse a 80°23', e Phipps, nel 1773, a 80°48'. Ma nessuno di costoro, né alcuno dei loro numerosissimi emuli che contribuirono a fissare nelle sue grandi linee la fisionomia geografica della zona artica, pensava probabilmente a «scoprire il Polo».

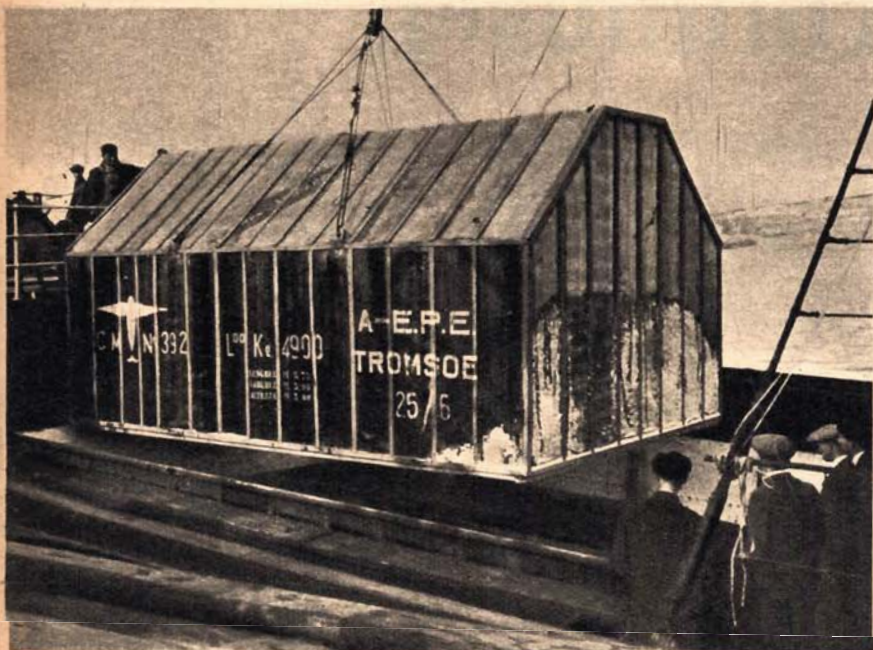
Col tempo, e precisamente nel se-



UNO DEI « DORNIER-WAL » IN VOLO DI PROVA. I DUE AEREI, CONTRASSEGNAI DAI NUMERI 24 E 25, ERANO STATI COSTRUITI IN ITALIA, A MARINA DI PISA



Amundsen a bordo del « Fram ». La spedizione disponeva anche di un'altra nave, l'« Hobby »: entrambe erano incaricate delle ricerche in caso di mancato ritorno.



Si scaricano dalle navi le numerose e ingombranti casse contenenti i motori dei due idroplani. La base era stata fissata a Kingsbay, nello Svalbard.

colo scorso, le esplorazioni polari divennero, se così si può dire, sempre più disinteressatamente scientifiche e fu assegnata loro una mèta, il Polo, che agli occhi del pubblico apparve ben presto come lo scopo unico e in certo qual modo agonistico di quei viaggi tra i ghiacci eterni. Ma sentiamo ciò che dice in proposito uno tra i più celebri esploratori polari: Fridtjof Nansen. Nel 1890, in una conferenza sugli scopi del viaggio che si preparava a compiere con la « Fram » nelle regioni artiche, egli affermava: « Noi non partiamo alla ricerca dell'estremo Nord matematico dell'asse terrestre, perché quel punto non ha in sé gran valore, ma per compiere ricerche nelle vaste regioni ignote che circondano il Polo; e queste ricerche non perderanno nulla della loro portata scientifica, anche se eventualmente non verranno compiute proprio sul Polo ». Queste ricerche riguardavano il magnetismo terrestre e l'elettricità, l'oceanografia e la meteorologia, la biologia e la zoologia, e, in modo principalissimo, la configurazione geografica della calotta polare. Infatti, ad onta del loro ardimento e della loro tenacia, in più di tre secoli di spedizioni, al di là degli 80° di lat. Nord, gli uomini non avevano tracciato che dei faticosi itinerari con risultati esplorativi assai limitati. Nel 1926, mentre, insieme con Amundsen, preparava quello che doveva essere il trionfale volo del « Norge », Umberto Nobile calcolava a tre milioni e mezzo di chilometri quadrati la zona dell'Artide tuttora inesplorata.

Andrée fu il primo a rendersi conto del vantaggio che, dal punto di vista esplorativo, un mezzo aereo offriva in confronto dei mezzi terrestri, sci e slitte trainate da cani, usati sino allora; ma la sua impresa fallì per l'inadeguatezza del mezzo. L'« Aquila » cadde ferita a morte a 82°2' di lat. Nord, ma questa era evidentemente la via giusta; si trattava soltanto di trovare un mezzo più sicuro, e questo apparve al principio del nostro secolo.

All'epoca di cui Bleriot attraversò la Manica col suo piccolo aeroplano, Roald Amundsen stava allestendo la vecchia e gloriosa « Fram » per un viaggio nel Mare Polare. Immediatamente, egli sentì che doveva volare sul Polo come l'aviatore francese aveva volato sulla Manica. « Quali e quante regioni » pensava nel suo en-

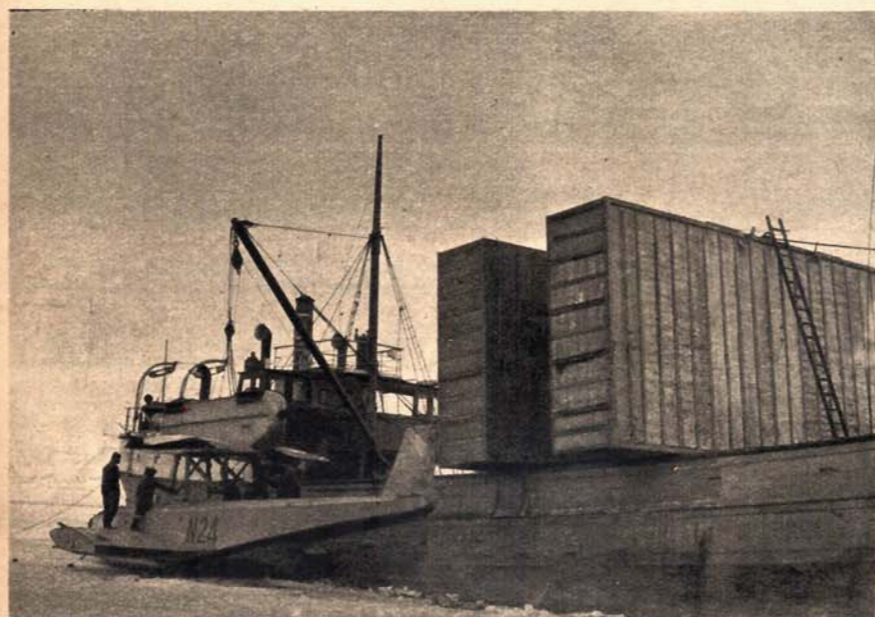
tusiasmo di neofita « non si sarebbero potute abbracciare con lo sguardo durante il viaggio sul mare polare, se soltanto, di quando in quando, l'apparecchio avesse potuto innalzarsi di una paio di migliaia di metri! »

Soltanto nel 1914, l'esploratore norvegese riuscì a procurarsi un biplano « Farman » montato su sci. Ma venne la guerra e il tentativo dovette essere rimandato. Fu un bene: la guerra contribuì potentemente allo sviluppo dell'aviazione che aveva trovata ancora bambina, migliorando le qualità degli apparecchi - autonomia, solidità, ecc. - e la tecnica del volo in genere, tutte cose che riducevano sensibilmente i rischi di un viaggio sui ghiacci polari. Nel 1921 Amundsen poté acquistare in America un « Junker », l'apparecchio che in quello stesso anno aveva stabilito, restando in aria 27 ore, il record mondiale del volo più lungo. Ma l'aeroplano andò distrutto in un atterraggio di fortuna nei campi carboniferi della Pennsylvania, durante un volo di prova. Amundsen poté ottenere immediatamente un altro « Junker » e nello stesso tempo la fabbrica Curtis mise a sua disposizione un piccolo aeroplano da ricognizione. Egli intendeva partire da Wainwright, sulle coste dell'Alaska, per penetrare il più lontano possibile nella regione a Nord di questa terra, ma la stagione burrascosa mandò a monte tutti i suoi progetti. Nel 1923 il secondo « Junker » andò distrutto, come il primo, in un volo di prova. Il « Curtis », invece, riuscì a compiere due brevi voli verso il Nord, ma nell'atterraggio al ritorno dal secondo volo, si fracassò. I due uomini che, nel maggio 1923, volarono per primi sulla calotta polare, uno come pilota, l'altro come osservatore, si chiamavano Odd Dahl e Wisting.

Gli inizi, come si vede, non erano gran che promettenti. Amundsen non si scoraggiò. L'idea di fare, con « un rapido volo » nella luce di una bella giornata polare più di quanto i suoi predecessori avevano fatto trascinandosi per mesi e mesi sulla superficie ghiacciata, nell'oscurità e nel gelo, avendo sempre a fianco la morte, lo dominava tutto. « Non più vitto razionato, non più fame e sete, ma soltanto un breve volo. » Sono parole sue, e avrebbe potuto aggiungere: non più cieche corse nella bufera, sotto la sferza del nevischio e del vento; non più bivacchi su un lastrone



LA CARLINGA DEL N. 25 VIENE SCARICATA DALLA NAVE «HOBBY». IL LAVORO FU MOLTO FACILITATO DAL FATTO CHE IL GHIACCIO ERA ASSAI RESISTENTE



Anche il N. 24 viene sollevato dalla stiva e deposto sul ghiaccio. Sulla destra sono le due grandi casse contenenti le ali. La temperatura si aggira sui -13 .



Si montano i motori dei «Dornier-Wal»: gli aerei mancano ancora delle ali che verranno applicate per ultime. In maggio il ghiaccio sostiene perfettamente.



Le ali dei due aerei, tolte dalle casse, vengono portate al luogo di montaggio, lontane dalla banchina. Il tempo è favorevole: bisogna accelerare il lavoro.



Finalmente le ali vengono montate sugli apparecchi. Il 9 maggio furono iniziati i primi voli di collaudo: i piloti furono molto soddisfatti. Tutto andò bene.



Si taglia il ghiaccio per preparare la pista di partenza, che naturalmente deve essere compatta e liscia. Per alcuni giorni i marinai del « Farm » lavorano senza soste per apprestare un'invasatura sulla grande distesa ghiacciata del fjord.



Gli apparecchi fotografati accanto all'officina. Essi erano forniti di esemplari normali. Essi erano forniti di m...



Si fuma per ingannare l'attesa della partenza. Essa avvenne il 21 maggio, alle 5 pomeridiane. Sul N. 25 presero posto Amundsen (ufficiale di rotta), Riiser-Larsen (pilota) e Feucht (meccanico); sul N. 24, Ellsworth, Dietrichson e Omdal.

alla deriva, non più cani uccisi e scuoiati sulla neve per saziare il resto della muta o per prolungare di un giorno l'agonia degli uomini, non più lunghi e stremanti svernamenti in una capanna di ghiaccio... Un breve volo, un balzo...

Era il sogno vagheggiato da Nansen, il quale, nel racconto della sua avanzata con gli sci verso il Polo, più volte scrive che avrebbe voluto avere le ali per volare al di sopra dell'infinita, tormentata pianura di ghiaccio irta di « skrugar »; il sogno che, nel 1926, sarebbe diventato realtà per opera dell'americano Byrd, che, nella notte tra l'8 e il 9 maggio di quell'anno, partì col suo aeroplano da Kingsbay, nello Svalbard, dove l'equipaggio del « Norge » attendeva anche esso l'ora propizia alla partenza, e tornò dopo quindici ore di volo, avendo sorvolato il Polo; si trattava, insomma, di fare una cosa che oggi gli aeroplani americani fanno quasi ogni giorno volando dall'Alaska all'Europa attraverso la calotta polare. Ma all'epoca cui siamo giunti e con i mezzi di cui disponeva Amundsen, la cosa era meno facile e poteva risolversi in una catastrofe di più.

Comunque, nel maggio 1925, noi troviamo Amundsen a Kingsbay, con due idroplani « Dornier-Wal » costruiti a Marina di Pisa e contrassegnati con i numeri 24 e 25, deciso a tentare la grande prova. Ogni apparecchio porterà tre uomini: un ufficiale di rotta, un pilota e un meccanico; sul N. 25 questi incarichi saranno rispettivamente affidati ad Amundsen, Riiser-Larsen e Feucht; sul N. 24 a Ellsworth, Dietrichson e Omdal. Con la macchina, che pesa più di tre tonnellate, i numerosi strumenti scientifici, la benzina, le provviste, ecc., si avrà un peso totale di 6.400 chili per apparecchio. Tutto, per quanto è possibile in un tentativo senza preceden-



cina di montaggio. I due «Dornier-Wal» vennero costruiti dalla S.A.I. di Costruzioni Meccaniche a Marina di Pisa, con qualche piccola modifica di dettaglio rispetto agli motore Rolls Royce, modello «Eagle X». I due idrovolanti erano del tipo a battello centrale unico in alluminio speciale durissimo, senza pattini e senza galleggianti laterali.

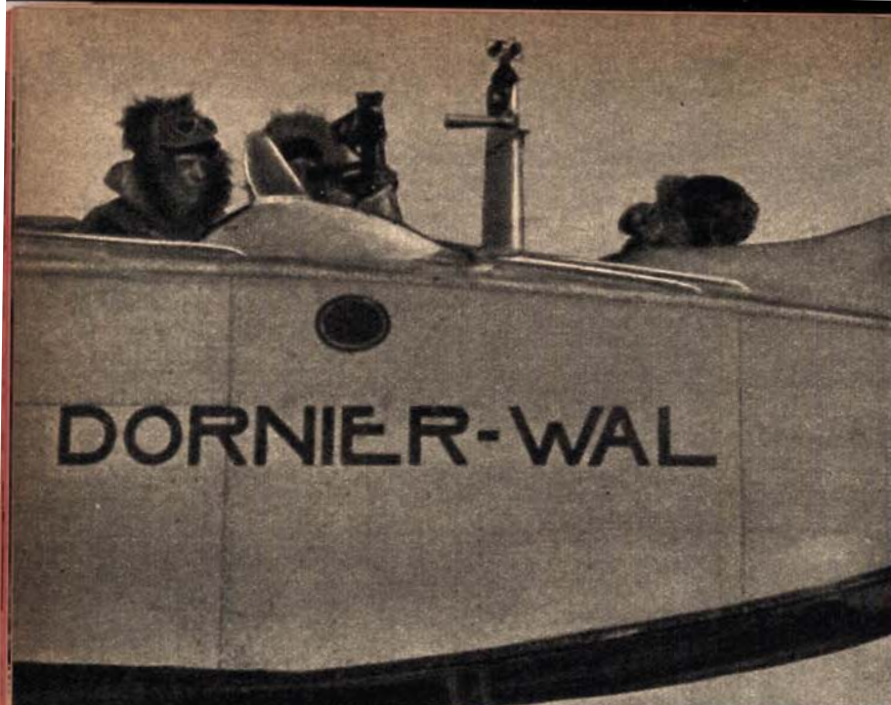
ti, è stato calcolato minuziosamente. I due idroplani viaggeranno di conserva, senza perdersi mai di vista, così che se uno di essi dovesse atterrare per un'avaria, l'altro scenderà per collaborare con l'equipaggio alla riparazione; se poi il guasto risultasse irrimediabile, i sei uomini prenderanno posto tutti insieme nell'apparecchio rimasto intatto per tornare alla base...

Tutto ciò appare calcolato razionalmente; c'era, è vero, la possibilità che entrambi gli apparecchi subissero avarie tali da non poter riprendere il volo, ma questa dannata ipotesi rappresentava l'inevitabile margine di rischio che ogni impresa di una certa audacia porta con sé. La questione più preoccupante era quella dell'atterraggio. All'inizio dei suoi studi per il volo artico, Amundsen, basandosi sulla sua esperienza di navigatore polare, aveva pensato che si sarebbe potuto sempre trovare sul ghiaccio uno spazio piano per atterrare o decollare. Più tardi, però, si era dovuto convincere che soltanto un aviatore poteva pronunziarsi sulla possibilità o meno di atterrare su una superficie gelata. I primi apparecchi di cui Amundsen aveva potuto disporre, erano stati montati su sci, ma è evidente che questi avrebbero potuto essere utili solo in condizioni specialissime. Hjalmar Riiser-Larsen, aviatore sperimentato e comandante in seconda della spedizione, aveva sostituito gli sci con un battello centrale di alluminio che oltre a molti altri vantaggi, leggerezza, solidità, ecc., offriva quello di prestarsi a una discesa tanto sull'acqua di uno di quei canali, detti «raak», che si aprono nel ghiaccio, quanto sulla neve o su una superficie gelata.

La spedizione disponeva di due navi, il «Farm» e l'«Hobby», che avevano trasportato il materiale a Kingsbay. Amundsen diede istruzioni pre-



«Ore 17: i motori sono al massimo. Un'ultima stretta di mano e via! Il primo a partire doveva essere il N. 25: dovevamo farlo uscire sul ghiaccio spinto dal vento, per evitare di prendere il volo a bassa quota, nel mezzo del fjord.»



Dietrichson al volante del N. 24. La partenza del suo apparecchio non andò del tutto liscia: per l'attrito sul ghiaccio, tutta una fila di bulloni cedette.



« Ci accampiamo sul primo "flak" solido », così scrive Amundsen. L'ammiraglio sul ghiaccio fu un vero capolavoro di abilità del pilota Riiser-Larsen.



Amundsen ed Ellsworth cercano di stabilire col sestante l'esatta posizione del luogo di atterraggio: le osservazioni, tuttavia, daranno risultati poco soddisfacenti.



La distesa di ghiaccio all'87° parallelo, vista dall'aereo. Atterrare era impresa rischiosissima. Il pericolo maggiore stava nelle grandi « skrugar », che sono alte

cise al comandante del « Farm », capitano Hagerup, che, durante la sua assenza, avrebbe assunto il comando in seconda, per le eventuali ricerche da compiersi in direzione Est, lungo le coste settentrionali dello Svalbard e sino a Capo Nord, tenendosi il più possibile vicino al limite del ghiaccio, « da dove i due bastimenti possano vedere più lontano », se dopo quindici giorni da quello della partenza i due apparecchi non fossero riapparsi. Le ricerche avrebbero dovuto essere abbandonate solo dopo sei settimane.

Anche questa volta non si trattava di raggiungere il Polo. D'altronde, questo era stato raggiunto sino dal 1909, a Nord della Groenlandia, dall'americano Peary, col vecchio mezzo delle slitte. La « gara » si era così risolta. Questa era l'opinione di Amundsen, il quale si proponeva semplicemente « di penetrare, il più addentro possibile, nelle regioni sconosciute fra lo Svalbard e il Polo, e di scoprire quello che vi fosse e quello che non vi fosse ». Più tardi, infatti, egli doveva scrivere: « Avevamo pochissime speranze di arrivare al Polo, poiché il nostro raggio d'azione era, a questo scopo, troppo piccolo; d'altra parte, l'arrivarci era cosa per me senza importanza, avendo sempre avuta la convinzione che il primo a

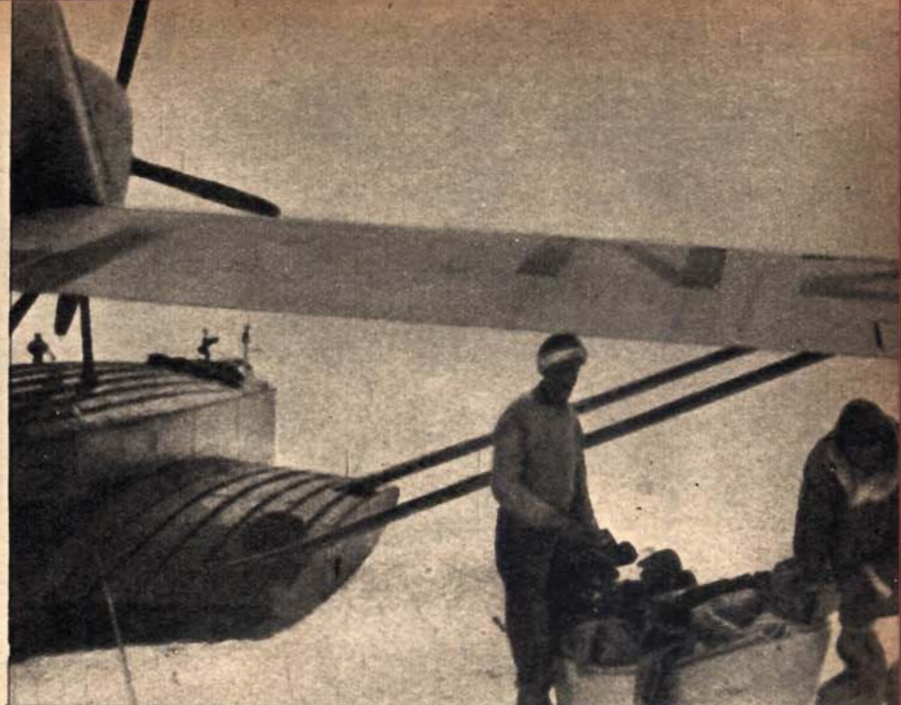
toccare il Polo sia stato Peary. Quello che soltanto importa nella mia spedizione è la maggior lunghezza di volo, e la più grande estensione di terra che viene esplorata ».

La partenza ebbe luogo alle 5 del pomeriggio del 21 maggio. Il tempo era magnifico: « Brezza di levante, tempo sereno, favorevolissime condizioni atmosferiche » scrive Leif Dietrichson, pilota del N. 24. Il decollo dei due apparecchi dalla superficie gelata del fiordo che si schiantava tutt'intorno mentre l'acqua ribolliva nelle fessure, fu un momento drammaticissimo. « Sopporterà il ghiaccio il grande peso » si chiedeva ansiosamente Amundsen, « o dovremo fermarci e alleggerire il carico? » Ma a un tratto « avvenne l'incredibile! Sotto una pressione repentina, l'apparecchio si sollevò... ». Tutto, però, non era andato completamente liscio: nel N. 24 tutta una fila di bulloni del fondo aveva ceduto; Dietrichson sentì lo schianto secco al di sopra del rombo dei motori, ma non pensò nemmeno per un momento a tornare indietro.

Per un'ora circa, i due idroplani viaggiarono nella pallida luce dell'estate polare costeggiando la riva settentrionale dello Svalbard, su un mare quasi sgombro, ma all'altezza del-



e acuminata pareti di ghiaccio dovute alla pressione del gelo. Bisognava scegliere, in mezzo a esse, il filo d'acqua sufficientemente largo e lungo per l'amaraggio.



Per riuscire a ripartire, provvigioni e arnesi, per un peso di 300 chili, vengono abbandonati in un battello di tela. Perfino le pellicce vengono gettate via.



Attendendo il momento propizio per il decollo, gli avventurosi si scaldano a un primitivo braciere. Tutti e sei saliranno poi sull'apparecchio superstite, il N. 25.

l'isola Amsterdam, la nebbia, una nebbia che andava infittendosi via via, li inghiottì. I piloti aumentarono la quota e sbucarono al di sopra della immensa coltre di soffice lana, nell'azzurro e nel sole. La quota del volo, dice Dietrichson, variò sempre tra i 1000 e i 3000 metri. Poco dopo le 8, la nebbia cessò, e allora, all'improvviso, apparve « il grande scintillante piano, la famosa massa di ghiaccio ». Amundsen, profondamente commosso, scoprì in sé un'insospettata fonte di poesia lirica ed epica. Egli e i suoi compagni erano i primi esseri umani ai quali fosse dato di sorvolare a tanta altezza lo sconfinato deserto bianco, e Amundsen interrogava, nel suo cuore, quella distesa senza limiti quasi che le attribuisse una vita cosciente e ne attendesse una risposta: egli le ricordava gli affanni, le sofferenze, le disperate agonie di cui era stata causa e testimonia, e, insieme, coloro che l'avevano vinta e le avevano posto il piede sul collo, Nansen, Johansen, il Duca degli Abruzzi, Peary... « Tu » diceva « fosti obbligata a rispettare quegli uomini! Ma che hai fatto dei molti e molti che cercarono di svincolarsi dal tuo abbraccio e non vi riuscirono? che hai fatto delle molte, orgogliose imbarcazioni che drizzarono il loro corso verso il tuo cuo-

re, e che non si videro mai più?... »

Sino all'una e 15 del 22 maggio, la pianura ghiacciata, compatta, irta di quelle muraglie dentellate chiamate « skrugar » che si formano durante l'inverno per effetto della pressione derivante dal gelo, dalle correnti e dalle maree, non aveva offerto nessuna possibilità di atterraggio. Ma ora cominciarono ad apparire crepacci pieni d'acqua, stagni o « raak ». Gli apparecchi volavano da più di otto ore, metà della benzina dei serbatoi era consumata, il motore posteriore del N. 25 non funzionava più regolarmente... Amundsen decise di scendere a una quota più bassa per cercare un punto propizio all'amaraggio. Questo, un vero capolavoro di abilità, avvenne in uno stretto « raak » sui cui margini si ergevano alte e minacciose « skrugar ». L'acqua era coperta di una poltiglia di neve che schizzò alta ma smorzò rapidamente la velocità dell'idroplano.

Le osservazioni per stabilire la posizione diedero le seguenti coordinate: 87°43' di lat. Nord e 10°30' di long. Ovest. La temperatura era di -15°. Amundsen e i suoi due compagni si rifocillarono e si concessero un po' di riposo, ma non molto. La posizione dell'apparecchio, tra due « skrugar » che potevano richiudersi da un



Amundsen, prima, durante e dopo il volo. Nonostante l'età, l'eccezionale fisico dell'esploratore norvegese resistette ai disagi e alle tremende temperature polari.



OSLO DEDICA ONORI TRIONFALI AD AMUNDSEN E AI SUOI VALOROSI COMPAGNI DI AVVENTURA: È IL 5 LUGLIO 1925, UN GRANDE INDIMENTICABILE GIORNO

momento all'altro e stritolarlo come una scatola da fiammiferi, non era per nulla rassicurante; bisognava metterlo al sicuro e, per far ciò, abbattere, sgretolandola, una «skrugar» e creare un'invasatura adatta a ricevere il prezioso idroplano spianando il ghiaccio sottostante. I tre uomini si misero all'opera animosamente, senza lasciarsi scoraggiare dalle enormi difficoltà dell'impresa, aumentate dall'inadeguatezza degli utensili - tre pugnali, un'accetta da «boy-scouts» e due vanghe - di cui potevano disporre. Ad ogni modo, in previsione di una catastrofe, prepararono tutto il necessario per una marcia sul ghiaccio e razionarono i viveri.

Il 23, dall'alto di una «skrugar», riuscirono a scoprire l'altro apparecchio che era sceso a qualche chilometro dal loro. Il giorno dopo Ellsworth, Dietrichson e Omdal raggiunsero i compagni: il N. 24 aveva riportato tali avarie che non c'era da pensare che potesse riprendere il volo. Ciò rendeva, dunque, più urgente mettere il N. 25 al riparo da ogni pericolo. Cominciò allora una lotta incessante contro le insidie sempre rinnovate delle «skrugar» che, spinte dal moto subdolo dei ghiacci, sembravano decise a distruggere l'apparecchio, e per preparare, in quel caos di lastroni sovrapposti, di punte scintillanti erte verso il cielo, di cataste e di castelli di cristallo sempre sul punto di franare, solcato da spaccature, interrotto da stagni e da ruscelli, una pista di lancio. Questa lotta durò dal 22 maggio al 15 giugno. Il ghiaccio, di tanto in tanto, strideva e sgricchiolava paurosamente. A volte, mentre gli esploratori, sfiniti, ripro-

savano ammutoliti nella carlinga dell'apparecchio, quello di loro che era rimasto di guardia gettava un grido d'allarme: «Tutti fuori, il ghiaccio si chiude!», e, in men che non si dica, tutti uscivano all'aperto per far fronte alla nuova, improvvisa minaccia che poteva significare la fine delle loro speranze.

Il tempo si guastò; i sei uomini, affamati, esausti, ridotti a una razione di viveri insufficiente, lavoravano nella nebbia o sotto la pioggia, attaccavano con un vigore che andava sempre scemando le muraglie di ghiaccio vecchio, duro come il marmo, pestavano con i piedi il tritume per spianarlo e dargli la necessaria consistenza, riempivano i crepacci di neve... Un primo tentativo di partenza, fatto il 30 maggio, fallì perché il ghiaccio nuovo cedette sotto il peso dell'apparecchio. Altri due tentativi non ebbero miglior risultato, e sempre i sei uomini si rimettevano al lavoro, ostinati ed eroici. Costruirono una «piattaforma girevole» per poter muovere l'apparecchio a seconda della necessità, e, il 10 giugno, cominciarono la costruzione di una nuova pista lunga 500 metri e larga 13 in uno strato di neve di tre piedi di profondità. «E questa reeve che dovevamo allontanare» scrive Amundsen, «bisognava gettarla a 12 metri dalla pista, per non intralciare il cammino dell'apparecchio. Il 15 giugno fu posto come ultimo termine dei nostri tentativi: se non fossimo riusciti nemmeno questa volta, bisognava riunirci a consiglio, discutere la situazione e mettere ai voti il da farsi.»

Da queste parole si capisce che i sei uomini consideravano la loro situazione tutt'altro che rosea. I vi-

veri, razionati sino all'inverosimile, avrebbero concesso loro di sussistere al massimo sino al 1° agosto. Ma il 15 avvenne il miracolo: alle 10 e mezzo del mattino, il N. 25 fu lanciato a tutta velocità sulla nuova pista. Era la migliore pista che si potesse costruire su un insieme di lastroni di ghiaccio - il tipico «flak» polare -, liscia, indurita dal gelo notturno, ma tagliata da crepacci e da «raak» pieni d'acqua e di poltiglia di neve, uno dei quali, tra un «flak» e l'altro, largo tre metri. L'apparecchio sorvolò tutto, di slancio, come se anch'esso fosse deciso ad abbandonare quell'incomodo soggiorno, e, a un tratto, si librò nell'aria col suo carico di sei vite umane.

Così si iniziò «quel volo» dice giustamente Amundsen «che in tutti i tempi sarà ricordato tra i più maravigliosi della storia dell'aviazione: 850 chilometri di volo, con la morte sempre vicina».

Per alleggerire il Dornier-Wal, tutto il superfluo e gran parte del necessario erano stati abbandonati sul ghiaccio: c'erano a bordo benzina e olio per otto ore circa, un battello di tela, due fucili e duecento cartucce, sei sacchi a pelo, una tenda e viveri per due settimane. Le nuvole erano così basse che per un certo tempo l'apparecchio dovette volare a non più di cinquanta metri di quota, col pericolo di fracassarsi contro una «skrugar» più alta delle altre. Il N. 25 volava rombando a 120 chilometri all'ora in un informe universo di ghiaccio e di nubi, puntando verso la costa nord dello Svalbard. Più tardi apparve la nebbia, e allora il pilota si decise a salire oltre i 1000 metri: a quella quota egli e i com-

pagni trovarono un magnifico sole.

Amundsen era assai incerto circa l'esattezza della rotta, perché non si fidava gran che del funzionamento delle bussole magnetiche in quelle latitudini. Il fatto che le bussole solari, appena fu possibile servirsene, confermarono le indicazioni di quelle magnetiche, lo rassicurò alquanto; ma, si chiedeva inquieto: «Dov'è lo Svalbard?». A un tratto, la nebbia si sciolse, sfiorandosi, sotto l'apparecchio. Apparve la cima splendente di un alto monte. Si vedevano anche, più a Nord, alcune isole lontane, forse le Sette Isole. Il mare, sgombrato di ghiacci, era agitato, ma Riiser-Larsen riuscì a scendere sulla superficie dell'acqua sconvolta dalle onde con vero virtuosismo e a guidare l'apparecchio verso la terra, entrando poi in una baia profonda dove i trasvolatori poterono finalmente sbarcare. Erano le 8 di sera.

L'ammarraggio era avvenuto nei pressi di Capo Nord, nella Terra di Nord-Est, che un braccio di mare, lo stretto di Hinlope, separa dallo Svalbard. La mattina seguente fu avvistata una baleniera, la «Sjöliv» di Balsfjord, che prese a rimorchio l'apparecchio e fece rotta per Kingsbay, dove giunse alle 11 di sera del 17 giugno. Oltre l'«Hobby», c'era nella rada un'altra nave, l'«Heimdal», giunta dalla Norvegia con due aeroplani per partecipare alle ricerche di Amundsen e dei suoi compagni. Tutto il mondo era in ansia come per un nuovo caso Andrée. L'avventura, invece, terminava felicemente. Ma per Amundsen, il piccolo balzo oltre l'87° parallelo non era che un prologo al più vasto volo del «Norge».

Cesare Giardini