

Un racconto straordinario:

# MI SONO

Una grande esclusiva di

**EPOCA**





Shepard descrive attimo per attimo il suo volo nello spazio

# SENTITO FELICE...

**I**n tutta franchezza, non avrei mai creduto di venir scelto come primo pilota della capsula *Mercury* nello spazio. Sapevo di essermi comportato bene durante le prove e nelle esercitazioni di volo simulato, e pensavo di avere buone probabilità di compiere uno dei primi lanci. Ma avevo condotto un mio sondaggio privato e sinceramente mi ero convinto che la fortuna di essere il primo sarebbe toccata a qualche altro.

Robert Gilruth, il direttore del gruppo operativo del progetto *Mercury*, ci comunicò la sua scelta poche settimane fa. Alla riunione, che ebbe luogo nel nostro ufficio alla base aeronautica Langley di Hampton, nella Vir-

ginia, partecipavano soltanto Gilruth e i sette astronauti. Non ci furono discussioni né commenti. Gilruth si limitò ad annunciare il nome dei piloti e delle riserve designati per i primi voli con il missile *Redstone*. Io avrei dovuto effettuare il primo lancio: John Glenn sarebbe stato la mia riserva, pronto a prendere il mio posto se, per una qualsiasi ragione, io non avessi potuto compiere il volo.

Appena il mio nome fu pronunciato, rimasi senza parole per 15 o 20 secondi almeno. Tenni lo sguardo basso, in silenzio. Quando alzai gli occhi, nella stanza tutti gli sguardi erano puntati verso di me, naturalmente. Mi

segue





# L'ATTESA ERA SNERVANTE, MA RIUSCIVO A DOMINARMI

sentivo eccitato e felice, ma non era il momento di pavoneggiarsi. Ciascuno dei miei sei compagni aveva ardentemente desiderato la stessa cosa, ed ora, dopo quasi due anni di preparazione e di allenamenti sempre più intensi, le loro probabilità erano svanite. Ringraziai Mr. Gilruth per la sua fiducia. Poi tutti gli altri, mascherando con una smorfia la loro cocente delusione, si alzarono e vennero a congratularsi con me. In fondo, ci sarebbero stati altri voli e tutti avrebbero avuto la loro parte.

La sera stessa lo dissi a Louise, e darle la notizia, questa volta, non fu difficile come quando avevo appreso che sarei divenuto uno degli astronauti. Probabilmente essa si era preparata in anticipo all'idea di accettare questa eventualità. Quella sera mi disse che era felice di apprendere, e mantenne sempre il medesimo atteggiamento.

Il problema principale, nella preparazione di questo volo spaziale, era di familiarizzarsi con la capsula. Sotto un certo aspetto una capsula è come un'automobile: non esistono due modelli che marcino in modo identico. In uno la guida si sente sempre un po' diversa dall'altro; in uno l'amperometro segna zero, mentre in effetti dovrebbe segnare due. Solo la pratica e l'uso consentono di conoscere queste piccole differenze.

Per settimane studiammo le piccole, insensibili differenze del « numero sette », che era il numero di produzione del veicolo spaziale sul quale avrei volato. Lo sottoponemmo a prove di volo simulato, a corse speciali in una camera ad alta quota, provando il sistema elettrico e i controlli di reazione. Il « numero sette » non aveva nulla di sbagliato, ma rivelava le sue idiosincrasie. Arrivammo a capire, per esempio, che c'era una lieve differenza nella sensibilità dell'asta di controllo rispetto al congegno che avevamo usato negli allenamenti. I movimenti dell'asta erano un po' più rigidi, ma in ciò non v'era nulla di allarmante. A patto che il pilota fosse perfettamente abituato a questa particolarità, tutto funzionava bene. Più ci avvicinavamo alla data del lancio, meno voglia avevamo di fare cambiamenti, sia pure minimi.

Ora conosciamo a fondo questa capsula: qualsiasi mutamento anche minimo, per amore di una perfezione assoluta negli strumenti, poteva creare guai. Lavorando nel ristretto spazio dell'abitacolo, qualcuno avrebbe potuto spezzare, distrattamente, un filo col piede. Non esisteva alcun pericolo che un guasto simile passasse inosservato, ma, se fosse accaduto, sarebbe stato necessario collaudare di nuovo l'intero sistema di congegni collegato a quel particolare filo, e di conseguenza avremmo avuto considerevoli ritardi. In effetti non vi furono inconvenienti seri nella preparazione del « numero sette ». I tecnici lavorarono duro e alla perfezione. Tutti sapevano che questo particolare veicolo spaziale sarebbe stato guidato da un uomo.

Durante l'ultimo mese, man mano che la data fissata per il lancio si avvicinava, e specialmente negli ultimi giorni, cominciai ad avvertire un po' gli effetti della tensione che ovunque andava crescendo intorno a me. Mi sforzavo di mantenermi tranquillo, anche se qualche volta mi era difficile. L'unico modo per riuscirci era di fermarmi un momento e di rendermi conto che mi stavo preoccupando troppo per un aspetto del problema. Dissi a me stesso: « Okay, non riuscirai a fare un buon lavoro se continui a marciare su questo binario ». Il pensiero delle conseguenze che un fallimento del volo avrebbe provocato mi assillava troppo: dovevo proprio far piazza pulita di tutte le mie fantasticherie, riprendere tutto da capo e darci dentro.

Io non so esattamente come si possa sgombrare la mente da questi pensieri. Non si trattava di timori reali: se lo fossero stati, avrei potuto liberarmene. Si trattava, invece, delle normali preoccupazioni che ognuno può avere alla vigilia di un grande avvenimento e che ciascuno può dominare concentrandosi sul lavoro e ricorrendo alle esperienze del passato. Riconoscere ciò rappresenta il primo passo. Quando uno pensa che sta dando il meglio di se stesso, la sua attenzione si rivolge a qualcos'altro e ritorna al programma che si era prefisso.

Non ero continuamente in preda a crisi di nervi, ma certe volte, quando discutevamo l'eventualità che un guasto provocasse conseguenze catastrofiche, il mio stomaco cominciava a contrarsi. Una cosa che mi preoccupava era la possibilità che, dopo un lancio riuscito e dopo un regolare spegnimento dei motori del *Redstone* al di sotto della capsula, nessuno dei sei differenti dispositivi che i tecnici avevano escogitato per separare la capsula dal razzo funzionasse, e che ambedue continuassero insieme la loro traiettoria ad una vertiginosa velocità.

## Un paracadute personale per i casi di emergenza

La probabilità che ciò accadesse era talmente minima che quasi non valeva la pena di prenderla in considerazione. Tutto stava ad indicare che le due parti si sarebbero separate al momento previsto. Qualora ciò non fosse avvenuto, avrei ancora potuto azionare un paracadute personale, che tenevo con me nella capsula. Quando mi dedicai ai dettagli dell'azione relativa a questo lancio a lunga gittata (in quale ordine avrei tagliato i lacci, quali non avrei dovuto tagliare, quando avrei aperto il portello e come avrei tentato di uscire...) l'effetto fu assai meno piacevole di quello che si prova osservando un lancio di paracadutisti sportivi. Imparai ciò che dovevo apprendere, lo impressi nella memoria e passai ad altre cose.

John Glenn ed io cominciammo la nostra dieta a basso residuo sabato, tre giorni prima della data fissata in un primo tempo per il lancio, e domenica mi trasferii silenziosamente dalla camera d'albergo a Cocoa Beach negli alloggi speciali predisposti a Cape Canaveral. Là, in un appartamento comodo e isolato degli *hangars* della NASA, mi trovavo lontano dalla folla che si aggirava sempre nella zona per vedere il lancio. Potevo prendermi lunghi riposi e seguire da vicino le operazioni.

La mia famiglia era perfettamente preparata al lancio. Louise si trovava a casa sua, a Virginia Beach, con i genitori, la nostra bimba più piccola e una nipote. La figlia maggiore, Laura, attendeva il lancio frequentando la scuola a St. Louis, mentre i miei genitori erano nell'Hampshire. Io avevo sistemato tutte le questioni finanziarie, nel caso accadesse qualcosa.

Dopo la conferenza delle 11, la mattina di lunedì, mi sembrò che l'indomani non arrivasse mai. Tutto appariva in ordine perfetto, per quanto riguardava la capsula e il razzo, ma le previsioni meteorologiche erano assai deludenti. Si temeva che nell'ora del lancio ci fosse troppa nuvolosità intorno a Cape Canaveral per un servizio fotografico soddisfacente con le macchine ufficiali che dovevano fornirci tante informazioni utili sul lancio e sulla fase immediatamente successiva. Ciò malgrado, tirammo avanti nella speranza che il tempo si schiarisse. Riprovammo di nuovo

i piani finali e il « conteggio alla rovescia » si svolse all'ora stabilita. Subii una meticolosa visita medica.

La sera di lunedì il nostro chirurgo Bill Douglas, John Glenn ed io trascorremmo un certo tempo osservando alcune carte speciali che erano state preparate per spiegarmi ancora la visione che avrei avuto attraverso il periscopio. Controllammo gli aspetti particolari del terreno per accertarci che fossero tutti ben chiari nella mia mente. Di tanto in tanto entravano altri astronauti e visitatori, alcuni dei quali raccontavano storie sulla folla che impazziva laggiù a Cocoa Beach, dove la tensione stava naturalmente prendendo tutti. Io mi sentivo bene. Chiamai Louise e le spiegai come andavano le cose. Andai a dormire verso le 10 con John Glenn, nella camera che dividevamo. Ero completamente pronto, eppure non mi sentivo ancora nello stato d'animo di dover partire l'indomani. Non parlavo, John ed io: il sonno arrivò presto.

Come tutti sanno, l'indomani svolgemmo gran parte del programma prima che il lancio fosse rinviato. Il *Redstone* era al suo posto, io passai un'altra visita medica e indossai la tenuta di volo completa, pronto ad entrare nella capsula. In effetti pensavo che probabilmente non avrebbero rinviato il lancio prima di eseguire buona parte del conteggio e avermi sistemato nella capsula. Stavo in piedi, a pochi centimetri dalla porta dell'*hangar*, con l'elmetto in testa e il condizionatore d'aria portatile, di color nero, nella mano destra, pronto a inoltrarmi in mezzo alla folla di giornalisti e fotografi che attendevano di vedere chi io fossi. Ma a questo punto giunse improvviso l'ordine di sospendere tutto. Il lancio era rinviato. Non ci sarebbero state altre prove fino a venerdì. Ma ormai l'annuncio della mia scelta era stato reso pubblico.

Durante il lungo periodo di attesa non avevo avuto un attimo di sosta. Quel mattino non potei tornarmene a letto e, sebbene la notte precedente avessi dormito soltanto tre ore, feci soltanto un pisolino di un quarto d'ora nel pomeriggio. Ancora una volta ricominciarono le operazioni dei giorni precedenti: revisione dei programmi di volo, riunioni, esame delle previsioni meteorologiche. Al mio *hangar* cominciarono ad affluire messaggi di congratulazioni per la mia scelta ed ebbi un breve incontro con alcuni membri del Comitato Spaziale della Camera dei Rappresentanti, che erano venuti da Washington per assistere al lancio.

Trovai anche il tempo per rilassarmi un po'. Risposi ad alcune lettere e telegrammi, e un paio di volte raggiunsi in macchina la spiaggia deserta di Cape Canaveral, dove passeggiavo e feci qualche corsetta per sgranchirmi. Alla riunione di giovedì mattina la situazione mi apparve del tutto differente da quello che era tre giorni prima. Le cose sembravano mettersi bene per il giorno successivo. Avevamo la certezza che questa volta il lancio sarebbe stato effettuato. Tutti, a cominciare da Walt Williams, direttore delle operazioni di lancio, a Kurt Debus, che sovrintendeva al gruppo dei *Redstone*, erano ottimisti circa la possibilità di compiere il lancio venerdì. Anch'io ero fiducioso e contento di essere sul punto di fare la mia parte. Andai dal mio istruttore e feci tre o quattro esperimenti di volo simulato come aperitivo.

Quel pomeriggio, sul tardi, mi recai con John Glenn giù alla spiaggia e ci dedicammo alla caccia dei gamberi. Dalla spiaggia salimmo direttamente a tavola per il pranzo, senza preoccuparci di fare la doccia e di cambiarci, e dopo un buon *roast-beef* riguardammo nuovamente i dettagli dell'ultimo minuto. C'erano stati alcuni mutamenti di secondaria importanza nei



segnali di chiamata di alcune navi. Ripassammo la prevista situazione della nuvolosità, in modo che io fossi ben sicuro di ciò che dovevo aspettarmi quando avrei guardato per la prima volta verso la terra. Studiai anche una carta del cielo, per assicurarmi che le posizioni della Luna, di Venere e di Saturno mi fossero bene impresse nella mente: il mattino dopo avrei potuto vederli tutti dalla capsula, nel cielo nero.

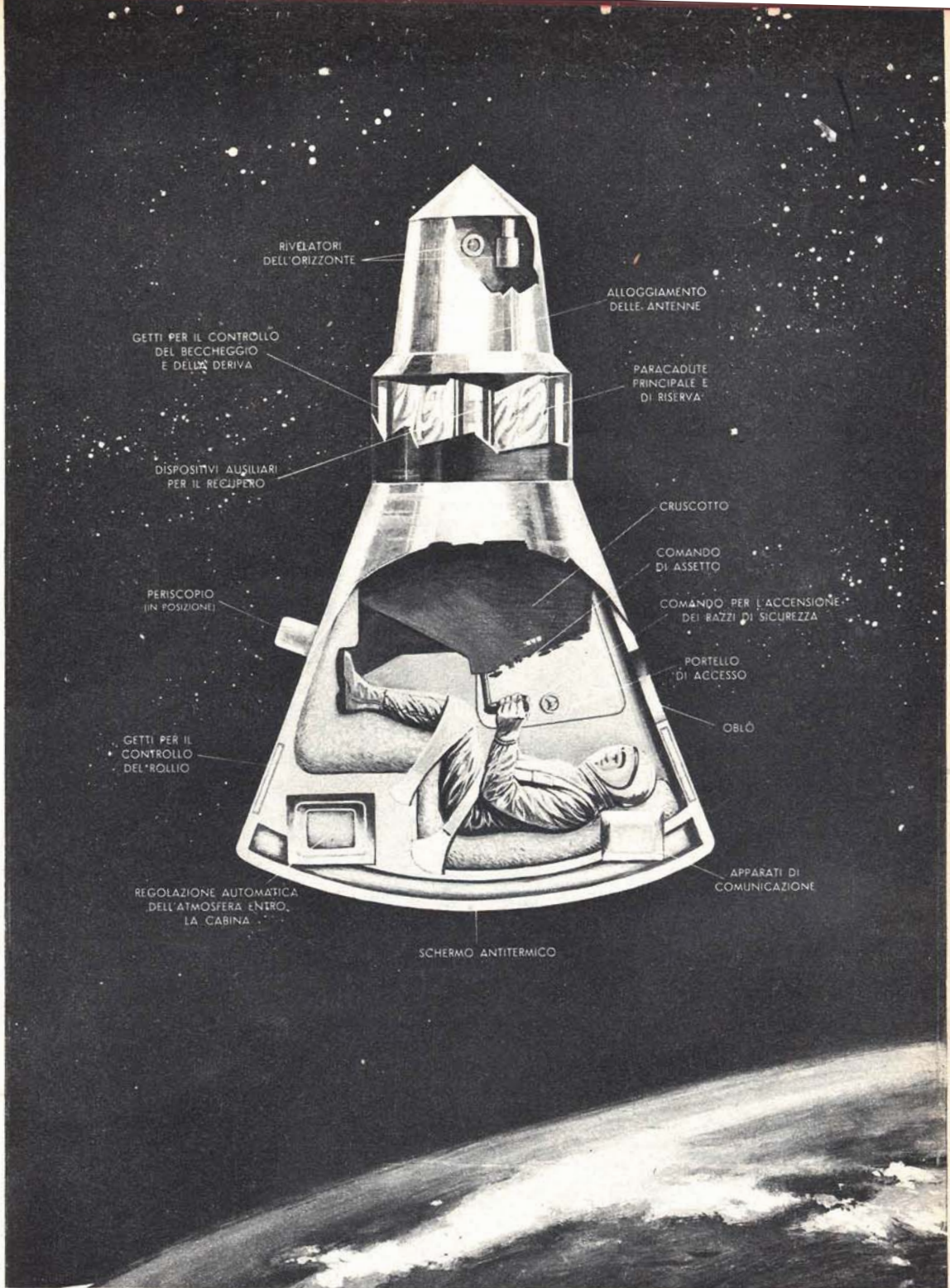
Quella notte, in apparenza, tutto nell'*hangar* procedeva come al solito. Non c'era alcuna atmosfera tipo « Sta per cominciare la battaglia, mamma ». Non c'erano lacrimosi sentimentalismi. Tutti avvertivano la presenza di forti emozioni, ma nessuno le rivelava apertamente. Chiamai Louise, mia figlia Laura e i miei genitori nel New Hampshire. Poi andai a letto alle 10. Pensai ad un paio di questioni tecniche, principalmente al tempo, e caddi addormentato nello spazio di circa un quarto d'ora. Riposai bene, anche se per poco tempo. Niente sogni, niente incubi, niente rigirarsi nel letto o roba simile. Mi svegliai una volta verso mezzanotte, andai alla finestra, vidi le stelle. Rassicurato, tornai a dormire.

Poco dopo l'una, il mattino di venerdì, mi alzai, mi feci la barba e la doccia e per colazione ordinai una bistecca e uova, insieme a John e Bill Douglas. Arrivarono Gus Grissom, poi Walt Williams e Shorty Powers, ufficiale addetto alle informazioni nel progetto *Mercury*. Tutto sembrava che andasse sempre bene. Scherzammo per un po'. Dopo la visita medica, i medici fissarono le placche che avrebbero rivelato le mie reazioni fisiologiche prima e durante il volo, poi mi vestii di nuovo. Adesso sentivo una stretta allo stomaco, ma non avevo affatto la sensazione di venir meno o di perdere il controllo dei movimenti. Senza dubbio sentivo pulsare l'adrenalina, ma la pressione del sangue e il polso non erano più alti del solito. John Glenn dovette andare giù alla piattaforma di lancio per fare l'ultimo controllo dell'abitacolo della capsula. Poiché non eravamo certi di aver la possibilità di parlare più tardi, sulla piattaforma, ci stringemmo la mano e John mi chiese se desideravo da lui qualcosa di particolare. Non ce n'era bisogno ed egli mi augurò buona fortuna.

Poco dopo le 4 lasciammo l'*hangar* per prendere la camionetta che ci condusse alla piattaforma. Con la tenuta di volo e l'elmetto addosso, io riposavo in una sedia a sdraio. Arrivò un altro astronauta, Gordon Cooper, che risiedeva nel fortino, e mi comunicò le ultime notizie sul tempo e l'ultima disposizione sul dislocamento di tutti gli aerei e delle navi componenti la squadra di recupero. Tutto era pronto.

Era l'ora di andare. Appena scoccate le 5, lasciai il veicolo e andai all'ascensore della torre di lancio. Volevo avere un po' di tempo in più sulla cima della torre, presso la capsula, per camminare e sgranchirmi le gambe. E prima di salire volevo fermarmi e dare una buona, lunga occhiata a *Redstone*. Era una bella veduta. Mi piace sempre osservare un velivolo pronto per il decollo. Il *Redstone*, con la capsula *Mercury* in cima, è una combinazione particolarmente attraente, lunga e snella: e intorno a ciò che io guardavo v'era decisamente un'aria di attesa. Stava là, brinato da tutte le parti, avvolto da grandi nubi bianche di vapore e i riflettori rendevano la scena ancor più brillante. Probabilmente questa era l'ultima volta che mi capitava di vedere quel *Redstone*. Dopo averlo studiato per qualche istante, entrai nell'ascensore. L'equipaggio che si trovava attorno alla base di lancio applaudì, mentre cominciavamo a salire nella torre.

Lassù in cima, sotto l'involucro di plastica



**L'INTERNO** della capsula *Mercury* e il complesso degli strumenti. Dopo il lancio la capsula assume una posizione orizzontale e il pilota compie la maggior parte del volo restando seduto in posizione normale.

verde che copriva la capsula, i preparativi erano quasi del tutto ultimati. Feci qualche passo, chiacchierai brevemente con Gus Grissom e di nuovo con John Glenn. Desideravo soprattutto ringraziarlo per il duro lavoro al quale si era sottoposto come mia riserva. Alcuni dei tecnici lassù mostravano un po' di nervosismo, ma gli astronauti erano calmi. Improvvisamente Bill Douglas mi mise in mano una scatola di matite colorate: ciò bastò a fugare la tensione. Nelle settimane precedenti avevamo tutti ascoltato un divertente disco che raccontava la storia di un astronauta che non voleva partire per lo spazio senza portare con sé le sue matite colorate e il suo album per passare il tempo. Pensai che sarei stato troppo affaccendato per usarle in questo volo, ma a quel regalo risi di cuore e glielo restituii.

Era giunto il momento di entrare nella capsula. Staccai il tubo che collegava la mia tuta al condizionatore portatile dell'aria, tolsi il rivestimento protettivo dei miei stivali ed entrai. Là dentro, dove soltanto il pilota poteva scorgerlo, trovai l'ultimo scherzo prima del lancio. Affisso al nannello degli strumenti, c'era un piccolo avviso che diceva: « Proibito gio-

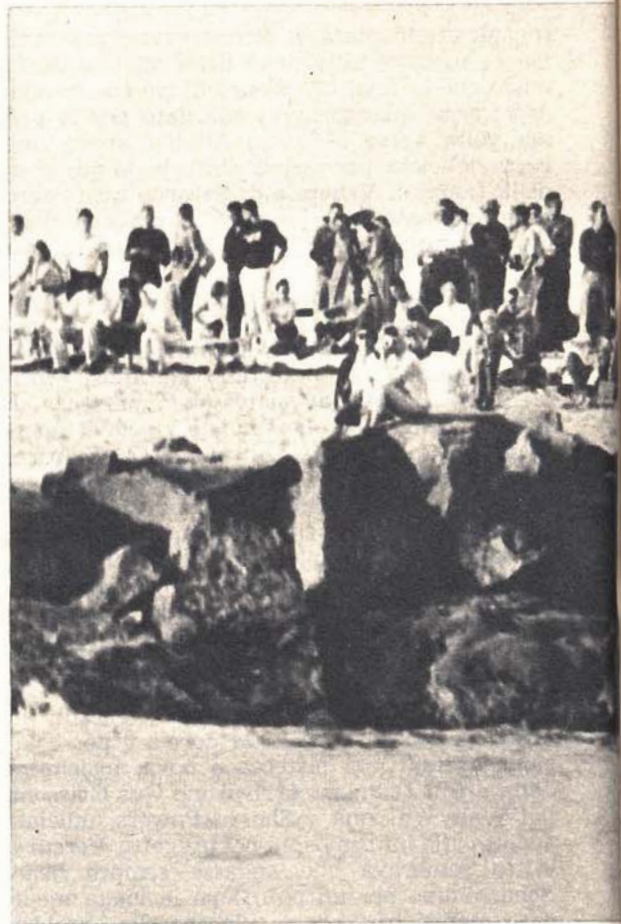
care a palla-muro ». Quando mi vide ridere dietro la visiera, John Glenn ghignò, si avvicinò e tolse il foglietto.

Il « conteggio alla rovescia » continuava. Le cinghie erano tutte allacciate, gli ultimi collegamenti alla tuta erano stati completati, e io tolsi tutti i gancetti di sicurezza che servivano ad evitare che alcuni interruttori venissero premuti inavvertitamente. Teste e mani di persone diverse s'intrufolavano attraverso il portello per gli ultimissimi controlli. Finalmente il portello venne rinchiuso sopra la mia testa e rimasi solo.

Fu un momento molto emozionante, che mi scosse fin nell'intimo. Dissi a me stesso: « Okay, spaccone, l'hai voluto tu: adesso è venuto il momento ». Avevo previsto questi attimi di ansia e mi ero proposto di darmi da fare per superarli. Non appena i morsetti furono avvistati e il portello chiuso ermeticamente, mi misi al lavoro: la tensione svanì immediatamente.

Tutto si svolgeva regolarmente: la piattaforma era ancora accostata al *Redstone*. Mi dedicai a tutte le operazioni preliminari, verificai gli impianti radio e i comandi del giro-





◀ **LA SCIA** di vapori lasciata dal razzo si dissolve nel vento. Capsula e missile sono ormai invisibili.

scopio. Mentre lavoravo, potevo guardare attraverso il periscopio situato nel centro del cruscotto e osservare la gente che trafficava intorno alla capsula. Quasi tutti, passando dinanzi al mio periscopio, si fermavano e sbirciavano dentro: ingrossati e deformati, i loro volti mi apparivano vicinissimi e mi sorridevano amichevolmente dallo schermo.

Quando la piattaforma arretrò, la vista attraverso il periscopio divenne affascinante. Potevo vedere le nuvole in cielo e la gente lontana sotto di me. Il sole sorgeva proprio in direzione del periscopio, così luminoso che dovetti sovrapporre dei filtri alla lente per non restare abbagliato.

Verso la fine del conteggio ci fu un arresto a causa di alcune nubi nella zona di Cape Canaveral. Poi, mentre ancora aspettavamo che le condizioni atmosferiche migliorassero, un invertitore elettrico del razzo cessò di funzionare e la piattaforma venne nuovamente avvicinata per consentire ai tecnici di riparare il guasto. Durante tutta questa attesa continuai a sentirmi in ottima forma. I medici potevano seguire ogni mio movimento per mezzo di appositi strumenti, e apparentemente non vi era nulla di anormale. A un certo punto Grissom e Glenn si avvicinarono agli strumenti per il controllo medico nella centrale di lancio e verificarono il numero delle mie pulsazioni... Era di sei punti inferiore a quello di Grissom e di otto punti inferiore a quello di Glenn. Fino a quel mattino nessuno di noi sapeva con certezza quanto un uomo avrebbe potuto resistere in quella situazione. Io ero rinchiuso nella capsula da più di tre ore, ma non ero neppure sudato.

Durante la lunga sosta, si scherzava per radio. Parlai con Deke Slayton, l'astronauta che sarebbe stato il mio principale interlocutore durante il volo, con Bill Douglas, con Gordon Cooper, con Paul Donnelly, dirigente delle prove. Una volta entrò in linea anche il dottor Werhner Von Braun, per sapere come



# UN DECOLLO DOLCE, POI IL RAZZO VIBRÒ: DOVEVO BUTTARMI?



**SULLA SPIAGGIA** di Cocoa Beach, proprio di fronte al centro astronautico di Cape Canaveral, una folla di donne, bambini e turisti attende il lancio.

Molti hanno la macchina fotografica, altri il binocolo. In un'atmosfera festosa di pic-nic, la radio sta intanto trasmettendo notizie sull'astronauta.

mi sentivo. Dissi a Deke di chiedere a Shorty Powers che comunicasse a Louise e alla famiglia che stavo bene, spiegando loro la causa dell'indugio.

Quando l'invertitore fu riparato, la piattaforma venne allontanata, la gru di emergenza tornò accanto alla capsula e incominciò il « conteggio alla rovescia ». All'incirca a « T » meno 4 o 5 minuti (cioè 4 o 5 minuti prima del lancio) il mio metabolismo basale si accelerò, secondo i rapporti che lessi in seguito. Tutto — pulsazioni, produzione di CP2, pressione del sangue — cominciò ad aumentare. Ma io non me ne accorsi mai. Ogni tanto, durante il conteggio, dicevo a me stesso: « Okay Shepard, respiri troppo in fretta; rallenta, adesso ». Oppure sentivo una leggera palpitazione all'orecchio, e allora smettevo di fare qualunque cosa e cercavo di fare qualcosa di diverso e dicevo ancora a me stesso: « Okay, rilassati, semplicemente rilassati. Ti carichi troppo in fretta. Guarda dal finestrino, o attraverso il periscopio, guarda alle onde o a qualcosa ». E allora la sensazione passava.

Avemmo un'altra sosta a « T » meno 2 minuti e 40 secondi e qui divenni un po' impaziente. Udendo le voci secche, preoccupate, che discutevano il nuovo problema riguardante uno dei contatori, fui molto tentato di entrare in argomento per esortare tutti a far presto. Ma decisi che, alla lunga, la cautela che veniva esercitata avrebbe potuto giovarmi, e rimasi tranquillo. Il conteggio riprese.

A due minuti ricevetti la trasmissione finale dal fortino, aprii le valvole della tuta e della temperatura nella cabina e cominciai a parlare con Deke Slayton, che era nel centro di controllo. Ricevetti un controllo verbale da lui, un altro da Cooper, altri dagli astronauti Wally Schirra e Scott Carpenter, che navigavano non lontani a bordo dell'*F-106S* che avrebbe tentato di darmi uno sguardo ad alta quota mentre passavo accanto all'aereo dopo il lancio. Elettronicamente parlando, i miei

colleghi erano tutti intorno a me, in quel momento.

A « meno 35 secondi » vidi attraverso il periscopio che il lungo tubo che fino a quel momento aveva rifornito la capsula di aria e di energia elettrica veniva staccato e lasciato scivolare a terra. Una volta ritirato il periscopio e rinchiuso il suo coperchio, la meravigliosa visione che avevo avuto dinanzi per tutta la mattina si dileguò. Confermai: « Periscopio ritirato! », e avvertii pure che gli indicatori delle batterie elettriche autonome, che ora fornivano l'energia a tutto il complesso della capsula, segnalavano: « Pronto per la partenza ». Sentii Deke che mi rispondeva: « Roger » (*il termine convenzionale che nelle comunicazioni radiofoniche significa: ricevuto*) e potei seguire il suo « conteggio alla rovescia » da dieci secondi a zero. Tenevo la mano destra in alto, pronta a far scattare un cronometro al momento esatto del « via », mentre con la sinistra afferravo la maniglia del dispositivo di espulsione, che avrei azionato nel caso fosse avvenuto qualche inconveniente nel lancio: subito, allora, sarebbe entrato in funzione il meccanismo di emergenza che avrebbe allontanato la capsula dal razzo per mezzo della gru di salvataggio.

Devo ammettere che avevo teso troppo i miei nervi per quel meraviglioso decollo. Non c'era nessuno a spiegarmi che cosa avrei sentito in quel momento. Neanche i sovietici avevano rivelato qualcosa in proposito. Ero tutto teso per resistere alle vibrazioni e all'urto e avevo alzato al massimo il volume della cuffia radiofonica per poter percepire le trasmissioni anche in mezzo a tutto quel frastuono. Quando i motori del razzo si accesero sentii un rombo sordo sotto di me e avvertii una vibrazione, ma entrambi molto inferiori a quello che mi aspettavo. Quando annunciai: « Partenza avvenuta e cronometro in marcia », ero veramente allegro e felicemente sorpreso. Fu una partenza dolce, graduale, senza scosse. Non pote-

vo più aver dubbi: ero ormai in movimento. Me lo dicevano gli strumenti, lo sentivo attraverso la radio, lo avvertivo in tutto ciò che mi circondava. Il mio viaggio era cominciato, ed era cominciato in maniera stupendamente piacevole.

Per il primo minuto l'ascesa continuò dolcemente, e il mio compito principale consisteva nel fornire notizie il più possibile ampie e rassicuranti a quelli che erano rimasti a terra. Comunicai che tutto filava alla perfezione, che tutti i dispositivi funzionavano regolarmente, che la forza di gravità stava aumentando lentamente come era stato previsto, che la pressione nella cabina si manteneva normale. Le lunghe ore di addestramento mi avevano giovato. Era come se io avessi già provato tutto ciò altre volte. Da un lato l'esperienza era singolarissima ed eccitante, ma il mio precedente allenamento conferiva a ogni cosa una confortante atmosfera di familiarità. La voce di Deke, che mi perveniva chiarissima, mi rassicurò ulteriormente.

Un minuto dopo la partenza il volo si fece più impetuoso. Il razzo e la capsula passarono dalla velocità subsonica a quella supersonica e immediatamente entrarono nella zona della massima pressione dinamica, nella quale tutte le forze (gravità, velocità, resistenza atmosferica) si combinano esercitando la loro potenza al più alto grado. Ci fu un bel po' di vibrazioni e di sussulti.

Sapevamo che questo sarebbe accaduto, ma era un po' più pesante del previsto. Tuttavia non pensai mai di buttarmi fuori. Cercai di concentrare lo sguardo sulla lettura della pressione nella cabina, pensando per un attimo di riferire intorno ai sussulti, ma poi decisi di non farne nulla. Una trasmissione confusa sulle vibrazioni, in quel momento, avrebbe potuto mettere tutti quelli a terra in uno stato di agitazione. Non volevo lasciare né delegare a nessuno la decisione improvvisa di dover



# IL MOMENTO PIÙ ESALTANTE FU QUANDO PILOTAI

abbandonare l'impresa. Forse la mia mente era stata abituata da tempo ad affrontare inconsciamente ogni cosa che poteva eseguire, ed a chiedere aiuto solo nel caso che non ne fosse stata capace. La vibrazione cessò e il contatto divenne subito normale. Chiamai Deke: « Okay. È molto più tranquillo, adesso, molto più tranquillo ».

La pressurizzazione della cabina si manteneva a 5 libbre e mezzo per pollice quadrato, proprio come era previsto. Due minuti dopo il lancio, a un'altezza di 25 miglia, la pressione della forza di gravità diventava sempre più forte. Adesso il volo era bello, proprio come l'avevamo immaginato. Trasmisi l'ultimo messaggio prima che il motore del primo stadio si staccasse: « ... Tutti i congegni vanno bene ».

Il distacco avvenne al momento previsto. Non accadde nulla di improvviso. Mentre il combustibile bruciava nella camera di scoppio, vi fu una graduale diminuzione nel livello della spinta in avanti, il tutto assai dolcemente. Poi udii un rombo fortissimo, quando la torre di fuga esplose. Prima del volo avevo sperato di notare il fumo uscire dai portelli, allorché questo sarebbe accaduto. Ma ero troppo occupato a seguire gli eventi sul cruscotto per guardare altrove. Adesso avveniva la separazione della capsula dal razzo: una fase alla quale avevo pensato molto, in passato. Udii il rumore dei razzi di separazione mentre si accendevano e vidi la luce verde di controllo sul cruscotto. Non ricordo di aver pensato a nulla di particolare all'atto della separazione, ma v'è un'ottima testimonianza medica che dimostra che io ero impensierito, in quel momento. Il battito del polso raggiunse il massimo. 128 pulsazioni, e dopo rallentò.

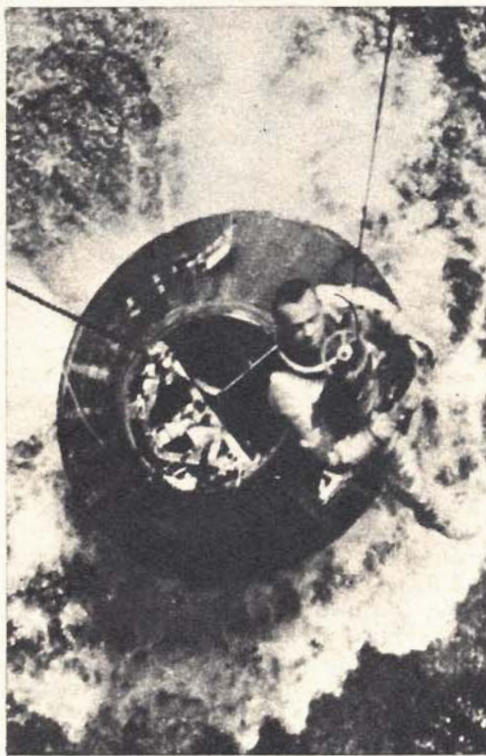
Subito dopo la separazione della capsula divenni senza peso e potevo sentire la capsula che iniziava le sue lente, pigre evoluzioni, ruotando su se stessa di 180 gradi. La base del cono era rivolta adesso verso il basso e il periscopio uscì. Ma per quanto io fossi conscio della terra e delle nuvole e dei movimenti attraverso la lente, non riuscivo in effetti a guardare. Avevo ancora una funzione importantissima da svolgere prima di potermi concedere il tempo di godere la veduta. Volevo sperimentare se il pilota era in grado di controllare la capsula nello spazio e questo era il momento di farlo.

Fino a quel punto la capsula libera e senza peso, viaggiando a 4500 miglia orarie, era stata tenuta in linea di volo da un pilota automatico. Ora, usando la mia asta di controllo a tre assi, innestai la guida manuale, un'asse alla volta. Dapprima tentai di controllare i comandi di profondità e vidi che potevo facilmente alzare o abbassare la base più larga della capsula. Gli strumenti segnavano le manovre. Ogni volta che muovevo la leva piccoli getti di perossido di idrogeno uscivano all'esterno della capsula spingendola nella direzione voluta. Poi innestai l'asse di direzione nel controllo a mano e anche quella funzionava. Finalmente assunsi il controllo del moto rotatorio della capsula e mi trovai a pilotare la « libertà numero 7 » tutta con le mie mani. Questo fu un grande momento per me e per tutti quelli che avevano lavorato così duramente al progetto Mercury. Il maggiore Gagàrin avrà forse avuto un lungo e bellissimo volo, ma per quello che ne sappiamo egli è rimasto sempre un passeggero dal principio alla fine.

Adesso era il momento di andare al periscopio. Ero stato istruito a dovere, sapevo che cosa mi aspettava in materia di masse terrestri, nuvole e colore. Ma nessuno potrà mai essere abbastanza addestrato da non rimanere

attonito alla vista di quello che io potei scorgere a 115 miglia di quota. La mia esclamazione spedita a Deke intorno alla « bella vista » era completamente spontanea. Una cosa da levare il fiato. A sud vedevo il tetto di nubi fermarsi circa all'altezza di Fort Lauderdale e il cielo farsi interamente chiaro oltre le isole della Florida. A nord riuscivo a vedere la costa della Carolina fino ad un punto in cui Capo Hatteras restava oscurato dalle nuvole.

A occidente, attraverso tutta la Florida, vedevo la baia di Tampa e Pensacola, distinguendo con facilità il lago Okeechobee. Poiché alcune nubi sparse si trovavano sotto di me, non ero in grado di vedere parte delle isole Bahama alle quali mi avevano raccomandato di guardare. Allora spostai il periscopio verso un'area sgombra, riuscendo ad identificare le



IL COMANDANTE Shepard esce dalla capsula: una fune lo solleva sull'elicottero.

isole Andros e Bimini. I colori intorno alle isole dell'oceano sotto di me erano chiari, brillantissimi e il distacco fra l'azzurro delle acque profonde e il verde tenero del bassofondo intorno alle coste appariva nettissimo.

Per un certo tempo, usando Cape Canaveral come punto di riferimento, manovrai la capsula guardando attraverso il periscopio anziché gli strumenti, e trovai che ciò non era affatto difficile. Per tutto questo periodo, naturalmente, la capsula ed io eravamo senza peso. Tale condizione fu proprio come l'avevamo immaginata, piacevole e distensiva, e non aveva assolutamente alcun effetto sui miei movimenti e sulla mia efficienza. Mi sentivo a mio completo agio ed era davvero un gran sollievo non avvertire alcuna pressione contro la cuccetta. Le cime dei lacci ondeggiavano intorno e si vedeva un po' di polvere galleggiare nell'abitacolo, ma queste erano indicazioni secondarie e senza importanza della condizione in cui mi trovavo: gravità zero.

Presso l'apogeo del mio volo, a un'altezza di circa 115 miglia, cominciai a sentire il « conteggio alla rovescia » di Deke per l'accensione dei razzi di frenata. In un volo orbitale questi razzi frenanti sarebbero necessari per cominciare il ritorno verso terra: nel mio esperimento ci limitavamo a provarli e a con-

trollare le mie reazioni alla loro accensione. A parte ciò che avrebbe potuto accadermi nel volo che stavo facendo, sarei rientrato in una traiettoria balistica regolare.

Usando sempre il controllo manuale, portai la base larga della capsula a un angolo di 34 gradi sull'orizzonte. Cinque minuti e undici secondi dopo il lancio, il primo dei tre razzi frenanti si accese. Ci fu appena una piccola scossa, mentre la velocità diminuiva, e mi sentii spingere un po' nella cuccetta. Ma mentre i razzi si accendevano l'uno dietro l'altro, ogni volta spingendo la capsula fuori dall'angolo giusto, io la riportavo indietro. Il modo in cui ero in grado di mantenere il controllo del volo usando la guida manuale fu forse il risultato più incoraggiante di tutto l'esperimento. Eravamo sulla via del ritorno adesso, e mi tenevo pronto a sganciare i razzi frenanti fissati alla base larga della capsula. Manovrai una leva che mi permetteva di pilotare la capsula « per filo ». Con questo sistema io usavo ancora il controllo manuale, ma i getti all'esterno venivano regolati elettricamente anziché meccanicamente. Tutto funzionava alla perfezione. Il blocco frenante si distaccò. Lo sentii andarsene e attraverso il periscopio vidi parte dei congegni che saltavano via esplodendo. Mi passarono di nuovo davanti mentre cadevano verso l'acqua. Ma il segnale del distacco non assunse, come previsto, il colore verde sul cruscotto. Questo segnale per noi significava il fallimento dell'intero volo. Però quando spinsi un bottone di controllo la luce finalmente diventò verde, come doveva essere.

In quel momento portai la capsula nella posizione di rientro, con il cono anteriore puntato verso il basso ad un angolo di 40 gradi, e misi in azione il pilota automatico. Avevo già compiuto più di metà del volo e ancora non avevo potuto guardare attraverso l'oblò i pianeti che speravo di scorgere. Ma la giornata era già troppo avanzata perché potessi vederli. Invece la vista attraverso il portello di destra era spettacolosa. Il cielo appariva di un colore blu scuro e le nuvole di un bianco splendente. Tra me e le nuvole c'era qualcosa di tremolante: era la rifrazione dei vari strati dell'atmosfera.

Al rientro, la forza di gravità aumentò, sorprendendomi un momento prima che io mi fossi preparato a sopportarla. Poiché volevo sperimentare alcuni controlli manuali prima di piombare troppo profondamente nell'atmosfera, mi affrettai a disinnestare il pilota automatico e a mettere in funzione i comandi diretti. Riuscii a compiere alcuni movimenti correttivi della rotta prima che le forze atmosferiche soverchiassero gli effetti dei razzi.

In questo lungo tuffo verso la terra, venni compresso dentro la mia cuccetta da una forza dieci volte superiore a quella di gravità. Avevamo già sperimentato pressioni molto più intense nella centrifuga di Johnsville, e ricordo di esser rimasto perfettamente cosciente e lucido lungo tutta la traiettoria di rientro. Ero in grado di trasmettere il livello di gravità con voce normale, senza mai dover compiere sforzi faticosi per parlare e persino per respirare, come mi era capitato spesso nella centrifuga. Per tutta la discesa, mentre l'altimetro decresceva miglio dopo miglio, continuavo a ripetere « Okay, okay, okay », per far sapere come mi sentivo. Il periscopio era rientrato automaticamente prima che iniziasse la discesa, e io non avevo altro da fare che starmene seduto, osservare gli strumenti e aspettare.

Durante tutto questo periodo la capsula ruotava lentamente in senso antiorario, muovendosi di dieci gradi al secondo lungo il suo



# LA CAPSULA SENZA PESO NELLO SPAZIO INFINITO

asse longitudinale. Ciò non produceva su di me alcun effetto apprezzabile, e altrettanto si può dire del calore che andava aumentando all'esterno. Tutti i dispositivi di condizionamento (ossigeno, ventilatori, la tuta stessa) funzionavano senza alcun intoppo. Alla peggio era come trovarsi in un'automobile chiusa durante un caldo giorno estivo. Quando la pressione della forza di gravità decrebbe e la capsula fu all'altezza di 80 mila piedi, rimisi in azione il pilota automatico.

Man mano che scendevamo la capsula rallentava la sua corsa: Deke mi informò che la traiettoria era esatta e che stavo discendendo proprio al centro dell'area di recupero. Ma dovevano accadere ancora parecchie cose prima che io potessi dire di avercela fatta. Cominciai a concentrarmi intensamente sul problema dei paracadute.

Un piccolo paracadute di stabilizzazione dovrebbe sprizzare fuori dal colletto della capsula all'altezza di ventunmila piedi. Alla stessa quota il periscopio fuoriesce nuovamente. La prima cosa che io vidi contro il cielo fu, appunto, il piccolo paracadute che sventolava tutto bianco, grande come un dollaro d'argento, sullo schermo del periscopio. Finora tutto bene. A quota quindicimila si aprì una valvola di ventilazione e nella capsula entrò un soffio di aria fresca. Il grande paracadute non si era ancora aperto. È infatti previsto che esso entri in funzione a diecimila piedi di altezza: se per caso non dovesse aprirsi, il pilota può ricorrere ad un paracadute di riserva tirando un anello presso il cruscotto. Devo confessare che le mie dita accarezzavano l'anello quando attraversammo i diecimila piedi. Ma non ebbi bisogno di tirarlo e attraverso il periscopio potei osservare un meraviglioso spettacolo.

Vidi l'antenna nel collo della capsula oscillare libera. Subito dopo osservai il « paracadute-pilota » che tirava fuori la scatola. Poi scorsi il sacco che conteneva il paracadute principale uscire dalla scatola e osservai l'ombrello mentre s'apriva. D'un tratto eccolo là, il paracadute principale sciorinarsi lungo e sottile, ma non ancora completamente aperto, contro il cielo. Quattro secondi dopo l'intera superficie si distese libera e brillante e quei colori della tela bianca e arancione fiorirono sopra di me. Appariva meraviglioso. Guardai attraverso il periscopio per sincerarmi che non ci fossero guai. Tutto funzionava perfettamente. Un'occhiata all'indicatore di velocità di discesa mi assicurò che avevo un'ottima caduta. Questo fu un momento di immenso sollievo per me. Davvero. Mi sentivo grande.

La zona di atterraggio era ancora lontana ed io cominciai a prepararmi. Aprii la visiera di plastica dell'elmetto e distaccai il tubo che la tiene sigillata quando la tuta è pressurizzata. Mi tolsi le imbottiture alle ginocchia e sciolsi le cinghie che mi attraversavano il torace. Durante la discesa la capsula oscillava con grazia avanti e indietro sotto il paracadute. Inviai un messaggio a Cape Canaveral attraverso un collegamento a voce assicurato da un aeroplano che mi volava accanto e un secondo messaggio a una nave che vedevo incrociare nella zona: « Tutto okay, tutto okay ». A circa mille piedi guardai fuori dall'oblò e vidi che stavo per giungere sull'acqua. Non vedevo gli elicotteri che dovevano accogliermi, ma supposi che fossero nei dintorni. Mi accucciai nell'abitacolo aspettando l'urto contro l'acqua.

L'atterraggio fu improvviso, ma non più violento del previsto. La capsula affondò nell'acqua ed emerse sul lato destro, ad un an-

golo di 60 o 70 gradi. Venni scaraventato prima nella cuccetta, poi sulla destra. Il portello andò subito sott'acqua e vi rimase. Diedi un colpo alla leva che, secondo le ipotesi, avrebbe dovuto spinger fuori il paracadute di riserva. Ciò avrebbe alleggerito la parte superiore della capsula, aiutandola di conseguenza a raddrizzarsi. La stessa leva azionava il congegno per mettere in funzione una radio-antenna ad alta frequenza. Altri mezzi ausiliari di salvataggio - tinture per l'acqua, un segnalatore acustico - entrarono in azione automaticamente. Mi misi a sedere, aspettando che accadesse qualcosa.

Sapevo che in un minuto circa la capsula si sarebbe girata, assumendo la posizione giusta. In caso contrario ci sarebbe stata qualche difficoltà. Pare che l'acqua non possa entrare

uscire. » Gli chiesi se per piacere poteva alzare un po' di più la capsula. Vedevo ancora l'acqua al di là del finestrino e temevo che un'ondata potesse penetrare nell'abitacolo attraverso il portello quando io lo avessi aperto per uscire e afferrarmi alla fune lanciata dall'elicottero. Il pilota cortesemente si alzò di mezzo metro circa. Adesso andava meglio. Gli dissi che sarei stato pronto in trenta secondi. Mi tolsi l'elmetto, disinnestai il sistema di comunicazione e diedi un'ultima occhiata all'interno della capsula. Era una bella capsula ed io le ero riconoscente. Aprii la porta e venni fuori, prima la testa, lo sguardo alzato verso l'elicottero, protendendomi verso il laccio che mi avrebbe sollevato sull'apparecchio.

Mentre me ne stavo seduto su un seggiolino, sulla via del ritorno verso la portaerei, mi



**LA CAPSULA** Mercury, pesante una tonnellata e mezzo, è stata agganciata ad un elicottero della marina e viene trasportata sul ponte della portaerei Lake Champlain, che è in attesa poco lontano.

nella capsula da nessuna parte, ma c'erano gorgoglii distinti da ogni parte e, per quanto ne sapevo io, potevano verificarsi piccole infiltrazioni. Ma non vi fu nulla di veramente grave.

A questo punto ricordo di aver pensato: « Bene, okay, adesso sei a posto. Se devi uscire da quella porta là, sott'acqua, l'hai fatto altre volte in addestramento e sai che puoi farlo anche adesso ». Ma allora ebbi la gioia di vedere che la capsula stava lentamente ruotando verso la posizione giusta. Non appena capii che la radio-antenna era ben diritta sull'acqua, spedii un messaggio per dire che stavo bene.

Slacciai la cintura e allentai l'elmetto in modo da potermelo togliere al momento di uscire. Era previsto che dovessi lasciare la capsula per salire su un elicottero. Mi stavo apprestando a dare un'occhiata finale a tutti gli strumenti della capsula quando il pilota dell'elicottero mi chiamò e mi disse che si trovava proprio sopra di me, pronto ad agganciarci. Interruppi la lettura degli strumenti: in quel momento mi sembrava più importante rispondere al pilota. Un secondo elicottero apparve sullo schermo del periscopio.

Sentii il gancio uncinare la capsula. « Okay », disse il pilota, « hai due minuti per

sentivo come risuscitato e felice. Sapevo di aver compiuto un buon lavoro e che tutto si era svolto anche meglio di come avevamo sperato. Il sistema Mercury era ottimo e io avevo compiuto un magnifico viaggio. Noi avevamo conseguito un grande successo, sotto gli occhi del mondo intero. Mi sentivo esultante e, proprio nel momento in cui avevo cominciato a parlare con il pilota, arrivammo sopra la portaerei. Guardai in basso e vidi una gran folla di gente che copriva la parte posteriore del ponte, pressata in mezzo agli aeroplani e ammassata su tutti gli spazi vuoti. Mentre ci apprestavamo a deporre la capsula sulla sua piattaforma in un punto sgombro del ponte, vidi che tutte quelle persone guardavano verso di noi lanciando grida di entusiasmo. In quel momento pensai: « Ecco, tutta questa gente sta applaudendo me », e mi ricordai che molti altri uomini avrebbero voluto dividere quel momento con me. E mi sentii pervaso da un senso di felicità e di umiltà insieme.

**Alan B. Shepard**

© Copyright 1961 Time Incorporated - International Cooperation Press Service Inc. - Per l'Italia Arnoldo Mondadori Editore - EPOCA. È vietata la riproduzione totale o parziale anche citando la fonte.



## SOMMARIO

- 23 **IL MINISTRO DELLE INDISPOSIZIONI**  
di Domenico Bartoli
- 25 **UN TENEBROSO AFFARE**  
di Ricciardetto
- 28 **NON VEDO LA NECESSITÀ DI CAMBIARE**  
di Aldo Moro
- 30 **DUELLO AL SOLE**
- 32 **MI SONO SENTITO FELICE...**  
di Alan Shepard
- 40 **LA TELEFONATA DELLA VITA**  
di Louise Shepard
- 44 **QUESTA È LA STORIA PROIBITA DI CAPE CANAVERAL** di Ricciotti Lazzero
- 48 **HA CAMMINATO IO ANNI CERCANDO SUO FIGLIO** di Georges Menant
- 54 **SCHWEITZER: "ECCOMI ALLA FINE DELLA VITA!"** di Grazia Livi
- 
- 65 **UN MOTOSCAFO PER TUTTI**  
di Giuseppe Grazzini
- 
- 80 **JILL, L'EROICA BAMBINA DI "EXODUS"**
- 84 **IL DICIASSETTESIMO LEONE VENDE CARA LA SUA PELLE** di Mario Fantin
- 88 **DIVENTEREMO TUTTI COMPRATORI DI AZIONI** di Egisto Ginella
- 90 **HO CHIESTO AI SOVIETICI: CHE NE DITE DELL'OCCIDENTE?** di Raymond Cartier
- 100 **L'ULTIMO SUSSURRO DI GARY COOPER**
- 108 **SONO TRE VOLTE UNA DONNA FELICE**  
di Mila Malvestiti
- 110 **L'UTILITARIA DI LUSSO**
- 112 **L'IMPRONTA DELLA MORTE**



Gary Cooper è morto sabato a mezzogiorno nella sua villa di Beverly Hills, a Hollywood. Aveva compiuto da pochi giorni i sessant'anni e per la terribile malattia che lo costringeva a letto non aveva potuto ritirare il terzo Oscar che gli era stato assegnato. Nonostante le sofferenze, ha mantenuto sino all'ultimo un estremo coraggio. Da due anni si era convertito al cattolicesimo. (Vedere il servizio a pagina 100).

NUMERO 555 - VOLUME XLIII - MILANO, 21 MAGGIO 1961 - © 1961 EPOCA - ARNOLDO MONDADORI EDITORE

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, v. Bianca di Savoia 20 - Tel. 850.614, 851.141, 851.271 (8 linee e ricerca automatica linea libera) - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, Via Vittorio Veneto 116 - Tel. 464.221 - 481.585 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 5.150 - Sem. L. 2.600. Estero: Ann. L. 8.800 - Sem. L. 4.500. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, Milano (c.e. postale n. 3-34552). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei negozi « Mondadori per Voi »: Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Catania, Corso Italia 102, tel. 4.22.60; Cosenza, v. Monte Grappa 62, tel. 4.45.41; Genova, v. Carducci 5 r, tel. 5.57.62; Milano, Corso Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 1, tel. 27.00.61; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 31.10.80; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, v. Firenze 13, tel. 2.62.49; Pisa, v. Principe Amedeo 9 r, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Torino, v. Monte di Pietà 21, tel. 51.12.14; Venezia, Calle degli Stagneri - San Marco 5207, tel. 2.40.30; Venezia (Mestre), v. Carducci 68, tel. 5.06.96. Per cambio d'indirizzo inviare Lire 40 e la fascetta con il vecchio indirizzo. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 550 per millimetro/colonna.



CONTROLLO  
DIFFUSIONE



UPA

... huu lombardi xe bon!



# Lombardi