«L'aeroplano pareva più alto dei ghiacciai, più alto di ogni cima; era solo nello spazio sconfinato, dominatore, luminoso al primo sole, e infinitamente piccolo.»

Luigi Barzini

La straordinaria e tragica impresa nel racconto in diretta del grande giornalista del "Corriere della Sera", testimone e protagonista avventuroso della prima metà del Novecento.

Luigi Barzini (1874-1947), uno dei più insigni giornalisti del "Corriere della Sera", fu il primo redattore viaggiante italiano, autore di memorabili corrispondenze dal fronte in Guerra russo-giapponese negli anni 1904-1905 (1906). Narrò il suo raid automobilistico da Pechino a Parigi, vinto a bordo dell'Itala di Scipione Borghese, nel best seller L'altra metà del mondo vista dall'automobile (1908). Nuove corrispondenze sulla prima guerra mondiale in La guerra d'Italia (1916). Abbandonato il "Corriere" e trasferitosi a New York, negli anni Venti diresse il "Corriere d'America". Di nuovo in Italia, fu alla guida de "Il Mattino" di Napoli. Nel 1934 fu nominato senatore del Regno.

Giovanni Caprara, responsabile della redazione scientifica del "Corriere della Sera", nel 2010 ha ricevuto l'Euroscience Media Award 2010. Tra i suoi libri L'avventura della scienza. Sfide, invenzioni e scoperte nelle pagine del Corriere della Sera (2010); Scienziati. Grandi uomini e scoperte da Pitagora a Internet (2008); Era spaziale (2007).

ARS ET LABOR

Luigi Barzini

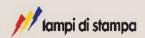
IL VOLO CHE VALICÒ LE ALPI

Luigi Barzini

## Il volo che valicò le Alpi



Prefazione Giovanni Caprara



ARS ET LABOR

8

Luigi Barzini

## Il volo che valicò le Alpi

Prefazione di Giovanni Caprara

Lampi di stampa

Ars et Labor è una collana del sito web "Milano città delle scienze" (www.milanocittàdellescienze.it) che si propone di presentare in edizione anastatica testi di carattere scientifico e tecnico inquadrati da un'introduzione storico-culturale. Frutto della collaborazione tra l'Università di Milano –Bicocca, la Biblioteca Nazionale Braidense e la Biblioteca comunale Sormani di Milano, essa beneficia del contributo di Fondazione Cariplo.

Edizione originale:
Il volo che valicò le Alpi
preceduto da note introduttive sulla traversata delle Alpi
di Arturo Mercanti
La Società Editrice "La Grande attualità", Milano 1911.

Edizione anastatica per gentile concessione degli aventi diritto

> Elaborazione grafica Giovanni Lini

Copyright Eredi Barzini. Tutti i diritti riservati Copyright della prefazione © 2010 Università degli Studi di Milano – Bicocca

> Lampi di stampa Via Conservatorio, 30 – 20122 Milano ISBN 978-88-488-1093-7 lampidistampa@lampidistampa.it www.lampidistampa.it

In copertina: Achille Beltrame, copertina di L. Barzini, Il volo che valicò le Alpi, particolare.

### Indice

- VII Milano, l'aviazione e la grande impresa di Giovanni Caprara
  - 5 Prefazione dell'editore
  - 9 Note illustrative di Arturo Mercanti
  - 55 Il volo che valicò le Alpi

Milano, l'aviazione e la grande impresa di Giovanni Caprara

Il 23 settembre 1910 un giovane ventitreenne, Jorge Antonio Chavez Dartnell, nato in Francia da genitori peruviani, tentava un'ardua impresa: la traversata delle Alpi in aeroplano. Altri avevano dato l'adesione al rischioso volo ma alla fine fu l'unico a realizzarlo, purtroppo con un finale tragico, e il giorno della vittoria segnò anche la fine del suo protagonista. Aveva un amico con il quale condivise le ultime ore del suo sogno e della vita: Luigi Barzini, il grande inviato del "Corriere della Sera".

Antonio Chavez era figlio del banchiere Manuel Gaspar Moreyra e di Maria Rosa Isabel Dartnell Guisse, emigrati a Parigi da Lima per sfuggire ai problemi scaturiti dalla Guerra del Pacifico. Nascevano sei figli e Antonio Chavez era il quarto. Atletico di corporatura, pur non essendo molto alto, biondo con gli occhi azzurri, amava gli sport praticandoli con successo. Ma questo non gli impediva di seguire con altrettanti brillanti risultati gli studi di ingegneria all'Ecole d'Electricité et Mécanique Industrielles Violet di Parigi conquistando la laurea nel 1909, a ventidue anni.

La sua giovane età era già stata segnata dai lutti più gravi: aveva sedici anni quando perdeva la madre a cui era legatissimo e l'anno prima di concludere gli studi scompariva anche il padre. Ma la sua vita continuava al n. 17 di rue Tourcroy con un interesse che emergeva sempre più evidente: le macchine per volare. Infatti il suo primo lavoro è nella manutenzione degli aeroplani e nel 1910 ottiene subito il brevetto di pilota con il quale partecipava alle gare aviatorie sempre più numerose.

Nel dicembre 1903 i fratelli Wright compivano con il loro Flyer il primo volo della storia sulle sabbie della spiaggia americana del North Carolina. In Europa Alberto Santos-Dumont di origine brasiliana, a Bagatelle, periferia di Parigi, compiva il primo volo a motore in Europa. Il primo tentativo il 13 settembre 1906 con l'aereo "N.14 bis" è,

più che altro, un balzo lungo appena otto metri all'altezza di un paio di metri che finirà con uno schianto. Ma un mese dopo, il 23 ottobre, andrà meglio rimanendo in aria per una settantina di metri a un'altezza di più di tre. Così anche Santos-Dumont entrerà nella storia e vincerà il premio di tremila franchi messo in palio da Ernest Archdeacon.

L'euforia per il nuovo mezzo di locomozione si diffonde anche se molti lo vedono più come una stranezza tecnologica senza futuro e non come un vero concorrente del dirigibile il quale, anno dopo anno, si consolida nei progetti e nelle applicazioni. In realtà la guerra tra "il più pesante" e "il più leggero" dell'aria è già dichiarata anche se in Germania, proprio con l'inizio del secolo, il conte Zeppelin inizia a costruire le sue grandi aeronavi presto capaci di attraversare gli oceani. Dopo i primi avventurosi tentativi, padroneggiati i principi di base della macchina, inevitabilmente aumentano i protagonisti della scena aeronautica e a Santos-Dumont si aggiungeranno presto dai fratelli Voisin a Louis Blériot in Francia, da De Havilland in Gran Bretagna a Graham Bell e Glenn Curtiss negli Stati Uniti, solo per citarne alcuni.

Il 1908 è un anno importante per la storia dell'aviazione nazionale perché nasce a Roma la Società Aeronautica Italiana il cui comitato di gestione organizza nel nostro Paese un tour di Léon Delagrange il quale, nel settembre dello stesso anno, in Francia, raggiungerà un record che lo renderà famoso: rimarrà in volo per mezz'ora. Intanto l'interesse e la popolarità del mezzo si estendono in Europa perché Wilbur Wright arriva in Francia facendo volare a Le Mans il suo aereo, mettendo a tacere definitivamente coloro che nel Vecchio Continente ancora dubitavano della sua storica impresa.

Delagrange accetta e in maggio è a Roma dopo una sosta di due giorni a Milano, accolto dalla Società Milanese di Aviazione. Ma ritornerà presto nel capoluogo lombardo perché in giugno darà spettacolo alzandosi dalla nuova piazza d'armi (dove poi nascerà la Fiera campionaria) che due anni prima era servita come una delle due aree dell'Esposizione internazionale del 1906; l'altra era la zona dell'attuale Parco Sempione. Era stato proprio l'evento dell'Esposizio-

ne internazionale a consacrare Milano capitale italiana della rivoluzione industriale. Anzi, per celebrare l'avvenimento il milanese Celestino Usuelli, pioniere dell'aviazione e progettista di dirigibili, compie un'impresa che in un certo senso apre la strada al successivo volo di Chavez. Nel novembre 1906 infatti compie la traversata delle Alpi con un pallone aerostatico assieme a Carlo Crespi percorrendo in poco più di quattro ore la tratta da Milano a Aix-les-Bains.

Milano, insomma, è una metropoli europea, il fulcro e il simbolo di una nuova epoca e di una nuova cultura figlia dell'innovazione e del progresso industriale. Non a caso, qui nasce anche il Futurismo e intanto la luce elettrica sostituisce l'illuminazione a gas e assieme al telegrafo si diffonde il telefono.

Nel frattempo Wilbur Wright, interessato a diffondere la vendita del suo aeroplano, mentre è in Francia si accorda per trasferirsi in Italia. Per un compenso di venticiquemila lire sul campo di Centocelle a Roma dovrà istruire i due primi piloti italiani, il tenente di vascello Mario Calderara e il tenente del Genio Umberto Savoia. Altre venticinquemila lire gli saranno versate per l'acquisto dell'aeroplano. Il 10 aprile 1909 sarà così nella capitale rispettando gli impegni presi e consacrando Calderara come pilota italiano numero uno. Dopo il suo rientro negli Stati Uniti, in Italia e in tutta Europa si registrerà un'esplosione d'interesse e di iniziative per il nuovo mondo con le ali, sempre più simbolo del futuro.

A Bologna si terrà, al Teatro Duse, la prima conferenza d'aviazione dove parlerà l'ingegner Franz Miller, creatore della prima officina di costruzioni aeronautiche in Italia, mentre a Torino Aristide Faccioli realizza e collauda il primo aeroplano italiano, un triplano.

Sarà però un clamoroso avvenimento a polarizzare l'attenzione internazionale. Nel luglio 1909 Louis Blériot riuscirà ad attraversare il canale della Manica con il suo monoplano "Type XI". Decollerà da un campo vicino a Sangatte e atterrerà, dopo trentasette minuti e con una deviazione imposta dal vento che allungherà il viaggio, vicino a Dover. L'impresa, giudicata temeraria, riesce, conquistando così il premio di mille sterline messo in palio dal giornale "Daily Mail".

A Brescia, intanto, dove il mito dell'automobile aveva generato competizioni diventate celebri, vedendo il moltiplicarsi di queste iniziative su strada si cerca qualcosa di più arduo e affascinante che rappresenti lo spirito del tempo e dei bresciani. Ed è così che, in seguito a un suggerimento di Arturo Mercanti, presidente del Touring Club Italiano, la seduzione delle imprese aviatorie porta a organizzare nella brughiera di Montichiari, alla periferia di Brescia, il Circuito aereo internazionale tra il 9 e il 20 settembre 1909.

È la seconda manifestazione del genere realizzata in Europa, a una settimana soltanto dalla prima svoltasi a Reims con quasi gli stessi protagonisti che tornano a gareggiare nel cielo italiano. Tra questi ci sono l'ormai famoso trasvolatore della Manica Louis Blériot, l'americano Glenn Curtiss, noto per la sua velocità, e Henri Rougier conquistatore di altezze. Vincerà Curtiss ma diversi sono i tipi di riconoscimenti consegnati dal re Vittorio Emanuele III, uno dei quali assegnato dal "Corriere della Sera", sostenitore della manifestazione, a Mario Calderara. Brescia segnerà, di fatto, la nascita dell'aviazione italiana ma rimarrà anche nota per i vari personaggi che animarono le giornate. Tra questi Gabriele d'Annunzio, che compirà il suo primo volo seduto accanto all'americano Curtiss.

Le lunghe giornate in attesa dei venti favorevoli sono riempite da varie iniziative. Tra queste c'è anche l'arrivo dalla Francia del dirigibile Zodiac sul quale l'inviato del "Corriere della Sera" Luigi Barzini prova l'emozione del volo mentre il suo direttore, Luigi Albertini, lo segue dalla tribuna a terra. Discendendo dall'aeronave racconterà l'avventura sulle pagine del "Corriere" in un articolo intitolato *Due ore in dirigibile*: "È stata una incommensurabile parentesi di sogno della mia vita, – scrive – un periodo d'estasi dal quale non so staccarmi e che ripercorro confusamente con la memoria come per non abbandonarlo, per prolungarlo, per goderlo ancora senza fine nella immaginazione".

Tra il pubblico del Circuito aereo c'era anche, in compagnia di due amici, un giovane spettatore allora sconosciuto, Franz Kafka, che racconterà la sua esperienza in un giornale di Praga.

Passeranno appena cinque giorni dalla fine dell'evento bresciano quando al Grand Palais di Parigi si allestirà la prima mostra dell'aeronautica che proseguirà nel tempo fino ai nostri giorni diventando la più grande e importante esibizione aerospaziale internazionale. E il fervore suscitato dagli avvenimenti farà nascere pure a Milano, in novembre, l'Esposizione italiana di aviazione. Frutto di un'iniziativa della "Gazzetta dello Sport", si svolgerà nei saloni dell'Hotel Corso (poi diventato Teatro Trianon) e l'editore Sonzogno lancerà la rivista "L'aviatore italiano".

Ma le ali non sono soltanto uno sport. Quando nel 1909 si apre l'anno accademico il Politecnico di Milano istituisce il primo corso libero di aeronautica con in cattedra il professor Giorgio Finzi. La straordinaria annata si chiuderà, infine, con entusiastiche manifestazioni popolari mentre sopra le guglie del Duomo vola il dirigibile F1 "Città di Milano" progettato da Enrico Forlanini, già noto per le sue sperimentazioni in campo elicotteristico.

Nella brughiera di Malpensa, nei primi mesi del 1910, l'ingegnere trentino Gianni Caproni collauda un aeroplano di sua concezione: sarà l'inizio di una fortunata produzione che determinerà la nascita della prima grande industria aeronautica nazionale. Tutto ciò dimostra come il clima milanese guardasse all'aviazione con sempre maggiore interesse cercando uno sviluppo verso l'economia e il lavoro. È in questo contesto che in primavera, mentre nel capoluogo lombardo arrivano le notizie del circuito aereo di Verona (che si terrà in maggio), Arturo Mercanti, presidente dell'Aero Club (l'ispiratore del circuito bresciano l'anno precedente) e l'amico professor Giuseppe Colombo del Politecnico, emergono tra gli ideatori del Circuito aereo internazionale di Milano. L'impegno dedicato è notevole tanto che per consentire un migliore svolgersi dell'avvenimento si allestisce persino un nuovo aerodromo battezzato "Aerodromo d'Italia", alla periferia sud-est della città, nella zona della cascina Taliedo.

A organizzarlo, tra la fine di settembre e l'inizio d'ottobre, è la Società italiana d'aviazione e i premi in palio ammontano alla consistente somma di centoventimila lire, di cui cinquanta garantite dal "Corriere della Sera", di nuovo impegnato sulla frontiera alata. L'iniziativa rimarrà come la più importante manifestazione aerea del periodo per due ragioni: primo, perché accanto alle competizioni a cui partecipavano illustri piloti d'epoca italiani e stranieri si mostravano al pubblico e ai tecnici le conquiste della tecnologia aviatoria; in secondo luogo perché al Circuito viene abbinata una grande sfida: la traversata delle Alpi, logico gradino di ulteriore audacia dopo la traversata della Manica.

Ed è qui che inizia la storia di questo libro di Luigi Barzini, anche lui naturale protagonista della vicenda, come diretto testimone dell'avvenimento e umanamente vicinissimo a Jorge Antonio Chavez, il primo e unico attore.

Altrettanto preziosa per conoscere e comprendere l'evento è l'introduzione di Arturo Mercanti, presidente del Touring Club Italiano e forse il più importante e convinto tra gli ideatori dell'operazione.

Essendo direttamente coinvolto il "Corriere della Sera", come stabilì il suo direttore Luigi Albertini, era spontanea la scelta di mandare Luigi Barzini a seguire e raccontare la sfida avendo già dimostrato la sua passione per gli eventi aerei. Ma questa era solo l'ultima dimostrazione di un giornalista impegnato a vivere direttamente grandi imprese. Barzini era nato a Orvieto il 7 febbraio 1874 e, scrivendo su giornali minori come "Capitan Fracassa" e "Fanfulla" pubblicati a Roma, viene notato da Albertini che lo vuole tra i suoi collaboratori. Albertini ne percepisce le doti e nel 1900 lo invia in Cina come corrispondente di guerra per raccontare la ribellione dei Boxer. È il suo battesimo del fuoco perché dimostra di essere un eccellente inviato in grado di raccogliere buone notizie e di far partecipi con i suoi reportages i lettori.

È un giovane di ventisei anni pieno di entusiasmo, aperto al rischio e consapevole del valore delle storie che trasmetteva. Per questo sei anni dopo è di nuovo su un fronte bellico, a Tokyo, per seguire l'esercito nipponico nella guerra russo-giapponese. Tuttavia, ciò che forse impressionerà di più della sua carriera giornalistica sarà la partecipazione, assieme al principe Scipione Borghese, alla famosissima competizione automobilistica Pechino-Parigi organizzata dal quotidiano francese "Le Matin". Parteciperanno cinque equipaggi ma sarà l'Itala con a bordo Borghese, il suo chauffeur Ettore Guizzardi, come pilota, e Barzini testimone, a entrare vittoriosa a Parigi il 10 agosto 1907 dopo due mesi di viaggio (la partenza era avvenuta il 10 giugno). Attraverseranno regioni impervie della Russia, della Siberia e della Cina, luoghi difficili come il deserto di Gobi, ma alla fine, grazie a oculate scelte tecniche, riuscivano ad anticipare tutti i concorrenti: la seconda auto arrivò nella capitale francese venti giorni più tardi.

A rendere famosa l'impresa contribuiva proprio la testimonianza diretta di Barzini che raccontava la sua avventura attraverso le parole e le immagini raccolte nel libro *La metà del mondo vista da un'automobile. Da Pechino a Parigi in sessanta giorni*. Pubblicato nel 1908, sarà tradotto in undici lingue e il "raid", come era stato battezzato, fu quindi un successo editoriale lanciato dall'editore milanese Ulrico Hoepli.

Barzini trasformava sempre in libri i suoi servizi: aveva cominciato con Nell'Estremo Oriente (1904), seguito da Il Giappone in armi (1906) e la Guerra russo-giapponese. La battaglia di Mukden (1907). E continuerà in seguito con la Grande Guerra e altri suoi viaggi, consegnando alle stampe anche Il volo che valicò le Alpi (1911) lasciando traccia concreta del suo sodalizio e della condivisione dell'ultima avventura dello sfortunato pilota Chavez. Nelle pagine si rivivono lo spirito della sfida, le paure più o meno velate, il coraggio dei pionieri disposti ad affrontare rischi sconosciuti trasmettendo l'animo di questi uomini convinti di riuscire a battere ogni ostacolo per arrivare alla meta.

Luigi Barzini abbandonerà l'Italia e il "Corriere" per gli Stati Uniti dove rimarrà un decennio dirigendo il giornale italo-americano "Corriere d'America". Al suo ritorno, nel 1932, gli viene affidata la guida del quotidiano "Il Mattino". Poi sarà eletto senatore del Regno, ma già era stato tra i firmatari del *Manifesto degli intellettuali fascisti* (1925). Alla caduta del regime lo ritroviamo di nuovo alla direzione di

un organo di stampa, l'agenzia Stefani della Repubblica di Salò. L'aver accettato l'offerta, dopo la liberazione gli costerà l'emarginazione. E il suo nome e la sua vita, tanto clamorosa in passato, entrarono nel silenzio trascorrendo tra non poche difficoltà gli ultimi anni a Milano dove si spegnerà nel 1947. Anche il figlio, Luigi Barzini junior, diventerà un giornalista noto, in particolare negli Stati Uniti.

Nei giorni precedenti il volo sulle Alpi del venerdì 23 settembre 1910, Barzini vive a stretto contatto con Chavez, lo accompagna con la sua macchina in alcune ricognizioni dei luoghi da sorvolare, insieme condividono pause e discussioni sulla meraviglia e i rischi delle traversata. Chavez, per il grande balzo, aveva scelto un aeroplano Blériot XI, lo stesso utilizzato da Louis Blériot (che anche lo costruì assieme a Raymond Saulnier) per compiere l'anno prima la traversata della Manica.

Dunque è un velivolo già celebre, ma Chavez apporta qualche modifica per renderlo più adeguato alle necessità della sua impresa. Volando molto alto per evitare i guai della temperatura troppo bassa ricopre i tubi del lubrificante (olio di ricino) con degli involucri di amianto e lana impedendo che il fluido si ghiacci. Inoltre sostituisce il ruotino di coda con due strutture a forma di U intrecciate le quali, strisciando, aiutavano a ridurre la velocità. Il carrello anteriore, con le due ruote simili a quelle delle biciclette, non disponeva di un sistema di frenatura. L'aereo era un monoplano ad ala alta, monoposto, con un'apertura alare di 7,2 metri, una lunghezza di 8 metri e un peso di 330 chilogrammi. Il motore Gnome Omega, a 7 cilindri da 50 cavalli, gli consentiva una velocità minima di 50 chilometri orari e una massima di 90 chilometri. La sua struttura era un'intelaiatura di legno tenuta insieme da corde di pianoforte e in parte coperta di tela. Il pilota sporgeva dalla fusoliera senza alcuna protezione, nemmeno un parabrezza, e quindi doveva inforcare occhiali pesanti. Per proteggersi, invece, dal freddo e dall'aria che lo investiva, Chavez ordinava uno speciale vestito foderato all'interno con carta cinese e all'esterno con una seta impermeabile, riempito di amianto tra le due fodere. Egli sedeva su un leggero seggiolino di legno e vimini senza far ricorso a

una cintura di sicurezza che lo tenesse legato. Per conoscere l'altezza, utilizzava un barometro da geografi adattato anch'esso ai suoi bisogni e appeso al collo con una cinghia di pelle. Gli altri strumenti per navigare erano solo un tachimetro e la bussola. L'elica, infine, era in legno a due pale e poteva portare l'aeroplano, pilotato attraverso una barra con volantino, fino a una quota massima di quattromila metri.

Per tentare la traversata delle Alpi si iscrivono nove piloti ma il comitato organizzatore ne ammetterà alla gara solo cinque: l'italiano Cattaneo, il francese Paillette, il franco-polacco Wieneziers, l'americano Weyman e il peruviano Chavez che qualche settimana prima aveva stabilito il primato di quota toccando l'altezza di 2.680 metri. Ma Cattaneo, Paillette e Wieneziers si ritirano senza tentare alcun volo, Weyman dopo molti voli infruttuosi con un biplano Farman abbandona perché non riesce a raggiungere la quota necessaria.

Chavez, invece, è determinato: con il suo Blériot XII espressamente acquistato e adattato alla sfida il 23 settembre decolla da Briga e dopo una salita compiuta disegnando in cielo ampie spirali, trovata l'aria calma, punta verso sud a superare il Colle del Sempione, la cui altitudine massima è di 2.008 metri, il punto più elevato da oltrepassare lungo il percorso. Lasciandosi sulla sinistra la vetta del Monte Leone con i suoi 3.552 metri, si dirige poi verso Domodossola.

Prima di partire, interrogato dai giornalisti risponderà:

La traversata delle Alpi è una questione di vento e di nubi, non di motore o di direzione come si credeva. Sono sicuro che con una calma relativa io volerei anche a tremila metri su tutte le nebbie possibili e immaginabili fino a Milano, guidandomi con la bussola. Se mi avessero fatto partire ieri la traversata sarebbe già un fatto compiuto.

Le autorità svizzere, infatti, crearono all'ultimo momento un impedimento che costrinse a rinviare le partenze di ventiquattro ore nella penultima giornata utile per il volo. Tutto procede per il meglio, senza sgradite sorprese, riuscendo a contrastare le correnti aeree che in alcuni punti della rotta si fanno insidiose.

Il campo di Domodossola è già in vista come tappa per il balzo finale verso Milano dove lo attendevano molte persone. Dal campo d'atterraggio lo vedono arrivare e avvicinarsi rapidamente. Ma vola troppo alto, scrive Rossani, il giornalista del "Corriere" che lo attende sul prato.

Perché non si abbassa? – scrive – Non ha ancora visto le quasi concitate segnalazioni del compagno? A 300 metri dal campo finalmente scende con una picchiata vertiginosa. In un attimo è sopra di noi, ed è proprio sopra la testa dei presenti che avviene lo schianto dell'apparecchio che s'abbatte trenta metri più in là, coprendo con i suoi rottami il corpo del trionfatore.

Erano le 14.14, appena 45 minuti dopo il decollo.

I soccorritori lo trovano in condizioni pietose ma ancora in vita e cosciente. Trasportato all'ospedale di San Biagio a Domodossola, morirà cinque giorni dopo. Tra coloro che erano venuti a trovarlo in ospedale anche Luigi Barzini, che in *Il volo che valicò le Alpi* testimonia le sue ultime ore. Il 29 settembre si svolge il funerale per le vie di Domodossola, tra la calca della gente e dei piloti.

Che cosa aveva provocato la tragedia? In seguito alla violenta picchiata una delle semiali sollecitata oltre il limite delle sue possibilità meccaniche aveva ceduto staccandosi, e a quel punto la caduta diventò rovinosa. Un'indagine successiva mostrerà "i segni di una rottura precedente e di una riparazione negligente fatta con dei chiodi", scriverà Mercanti. Dal trionfo alla tragedia.

Il 25 gennaio 1913 il pilota Bielovucic ripercorrerà l'itinerario di Chavez partendo da Briga su un monoplano Hanriot con un motore Gnome da 80 cavalli. Sorvolava il valico del Sempione e scendeva a Domodossola. Dopo essere atterrato per rendere omaggio al suo predecessore, proseguiva per Milano. "Il progresso di oggi in ogni campo non è che l'assurdo di ieri", scriverà Barzini ricordando l'impresa di Chavez, alla quale anche il poeta Giovanni Pascoli dedicherà un'ode: "Cercano ancora... cercano tra i venti randagi in mezzo alle selvagge strette...".

Le giornate del Circuito aereo internazionale di Milano, dopo una breve interruzione in segno di lutto, riprenderanno tra piroette celesti ed entusiasmi della folla. La storia dell'aviazione aveva registrato un'illustre vittima ma non poteva fermarsi.

99. A. 43

LVIGI BARZINI

IL VOLO X
CHE VALICO
LE ALPI \*

SOC-EDIT- LA GRANDE ATTVALITÀ
MILANO -MCMXI ----

181107 FC.



GEO CHAVEZ
da una totografia dat 23 settembre 1950 presa al momento della pintenna

II LUIGI BARZINI II

001

# CHE VALICÒ LE ALPI

preceduto da note illustrative sulla traversata delle Alpi :: di ::

ARTURO MERCANTI

con una carta orografica e 100 illustrazioni

a ac

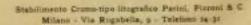
Clichés della "Zincografica" di Milano

00 00

Società Editrice
" U GRANDE ATTUALITÀ ...
Via Lazzaro Palazzi, 18
— MILANO —









La S.E.L. G. A. è fiera di potere — ai suoi inizii pubblicare un libro di Luigi Barzini. Il giornalista artista, che tutta Italia ama ed ammira, che le altre nazioni el invidiano, fu certamente lo storico e il poeta della Traversata delle Alpi. I suoi articoli, scritti sotto l'impressione viva dei fatti, sono fra i più belli da lui dettati.

Parve perciò alla S. E. L. G. A. che sarebbe stato un vero peccato se pagine indimenticabili di pittura e di commozione ed una così vibrante esaltazione della febbrile audacia dell'uomo, intesa a nuove e maggiori conquiste sulla natura, fossero andate travolte nella breve e fugace vita del giornale.

Luigi Barzini condiscese a patto che alla sua opera si fosse conservato il carattere dell'impressione giornalistica. Si limitò infatti ad una revisione delle bozze per togliere gli errori derivanti dalle trasmissioni telefoniche e telegrafiche, aggiungendo però un interessantissimo capitolo inedito, quello della narrazione che Chavez ferito gli fece del suo volo. Di tale racconto il Barzini sospese le pubblicazioni per preghiera di Duray dinanzi all'aggravarsi del male.

Oggi quelle pagine è bene vedano la luce affinche la storia della prima traversata delle Alpi sia completa,

La S.E.L.G.A. ha poi ottenuto dal cav. Arturo Mercanti, l'ideatore, l'organizzatore e l'anima della traversata, il completamento dell'opera di Luigi Barzini, con una esposizione di carattere storico e tecnico di quelli che furono i precedenti della traversata e i criteri che guidarono l'organizzazione. L'attivo e geniale Segretario generale del Touring Club Italiano e della Società Italiana di Aviazione, schivo di porre in rilievo la propria persona, cercò di esimersi e fu solo per la considerazione che il libro ideato dalla S.E.L.G.A. avrebbe costituito un non trascurabile omaggio all'eroico aviatore e un notevole documento per la storia dell'aviazione, che assenti ad associare all'arte di Luigi Barzini, la rude espressione caratteristica all'uomo d'azione.

Colla scorta e l'aiuto di Luigi Barzini e di Arturo Mercanti abbiamo potuto procurarci un materiale fotografico veramente copioso, tale da documentare in ogni dettugiio laoghi, persone e avvenimenti. Dobbiamo segnalare fra coloro che ci favorirono fotografie il signor Manetti, fotografo dell'Agenzia Argus, l'Argus stessa, i signori maggiore Chiossi, rag. Allegra, Gaetano Perelli, dott. Scotti, Franco Villa, Rivolta, ecc.

Il signor Giulio Patitucci, uno dei cartografi del Touring Italiano, compilò sui rilievi ufficiali la bella orografia del massiccio del Sempione e l'altimetria di questo, in rapporto al gran volo compiuto da Chavez il 23 settembre 1910.

Crediamo perciò che la pubblicazione, compiuta in brevissimo tempo, riuscirà di gradimento al gran pubblico italiano, il quale già dimostrò di volere — auspici il Corriere della Sera, la popolazione dell'Ossola, la Società Italiana d'Aviazione e uno dei più venerandi nomini del nostro paese: il senatore Pasquale Villari — che Chavez e la sua impresa fossero ricordati e onorati con un monumento. Questo fra un anno certamente sorgerà sulla piana di Domodossola fra la linea ferroviaria e la strada provinciale, di fronte alle Alpi, a ricordare la vittoria e la disfatta — egualmente eroiche — dell'uomo, nella lotta cui il secolo nostro è chiamato ad assistere, dando vittime e alloro.

Frattanto questo libro, alle onoranze e al ricordo della bella impresa, porta un contributo non certo superfluo.

La Società Editrice " La Grande Attualità, "

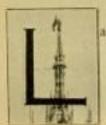


NOTE ILLUSTRATIVE





Posto telastico sul Monterra in comunicazione col Calvasia



a sera del 25 Aprile 1910 Panihan col suo Farman era arrivato a Londra e si disponeva, indifferente di Graham White, a partire per la Londra-Manchester.

Si trattava di efferuare 300 chi lometri a volo nel termine di 24 ore dalla partenza, con non più di due

scali, pariendo da una località che fosse entro un raggio di 5 miglia dagli uffici di Londra del Daily Mail e scendendo per l'arrivo a Manchester. 300 chilometri sopra un terreno senza accidentalità altimetriche notevoli, un vasto piano da 100 a 150 metri di quota costante, uniforme di vegetazione, a grandi zone poco alberate e di terra soda e priva di solchi, ottimo quindi nella maggior parte per grandi voli.

Due giorni dopo, il fatto della Londra-Manchester compiuta, si riassumeva così: Paulhan arrivato con alcune casse, come un viaggiatore con bagaglio, nella pianura di Henden il 25 Aprile 1910 alle ore 14,57, ave va composto alle 17 del 27 il suo aeroplano tratto da quel bagaglio, ed alle 17,21 era partito diretto di colpo

su Manchester, senza preliminari, senza prove, solo dopo aver scrutato un po' l'aria con la mano aperta sulla fronte, l'antico gesto del viandante che guarda al cammino lontano: alle 20,14 aveva atterrato per l'oscurità a Lichfield a 188 chilometri da Londra; e dopo un sonno che si disse tranquillo, era ripartito al mattino seguente alle 4,19 per arrivare alla meta alle 5,30.

300 chilometri quindi in due voli consecutivi di 188 chilometri e 112 chilometri e cioè in 4 ore di volo e 12 ore di tempo, senza nessuna organizzazione, indicazione, o aiuto esteriore a quelli che l'aviatore si era disposti e che erano del resto attributi permanenti del-

l'uomo e della macchina.

Un uomo nuovo alla regione, con qualunque altro mezzo, non avrebbe potuto andare co i diritto, così si-

curo, così veloce,

L'aviazione è finita! — così si commentava la facile vittoria e si intendeva finita l'aviazione come forma nuova di attività umana, attività intellettuale e fisica, per la quale ancora difficoltà vi fossero da sorpassare, battaglie da vincere, sacrifici da consumare, perchè entrasse dominatrice nelle abitudini e nelle necessità.

Infatti con la Londra-Manchester parve ai molti, che non fosse più questione che di tempo e di divulgazione, ma che l'aviazione avesse vinto l'ultima sua prova e si considerasse, se non già della pratica comune della vita, di un possibile e prossimo avvento a tale pratica.



In quel tempo due concorsi si preparavano in Italia: Verona imminente: Milano lontano.

Poichè ad entrambi accudivo, vi fu allora chi con molta foga mi propose una Venezia-Milano, una Mila-

no-Roma, una Venezia-Torino.

Tutto ciò non rappresentava però, dopo la Londra-Manchesier effettuata, e la Parigi-Bruxelles in competizione, che un ripetere di fatti anteriori, possibilità dimostrate, assunti realizzati con altri nomi, ma con percorsi di egual valore.

Anche il valico dell'Appennino nulla offriva di nuovo poichè si poteva vincerlo su terreno facile e a 1000 metri, quando già l'aeroplano era salito da tempo a 1290.

Una corsa di aeroplani su tali percorsi aveva dunque il solo valore di propaganda e di divulgazione che potevano avere, ancorche in misura un poco minore, i concorsi di Verona e di Milano.

Il progresso vi era abbandonato alla volontà dei tecnici, dei costruttori e dei piloti, senza un pratico indirizzo, senza una via segnata, senza uno scopo determinato.



Chavez sul suo primo aeroplato: il biplano " Farman " col quale conquistò il record dell'aftezza

Fu precisamente in quei giorni e contro quelle sollecitazioni, che contrapposi a pochi intimi l'idea di una traversata delle Alpi in aeroplano; e quei pochi, pur nel forte dubbio dell'insuccesso, se n'accesero ciascuno scorgendo il significato e il valore dell'iniziativa, come stimolo al progresso dell'aviazione non solo nella sua tecnica e nelle sue dirette applicazioni, ma nel temperamento degli uomini, e in quelle scienze laterali, come l'aerologia, che sono, in un immediato avvenire, destinate ad una vasta organizzazione per l'avvento del turismo aereo. Una rraversata delle Alpi in aeropiano avrebbe portato un eccezionale argomento definitivo di conclusione nel dibattito allora diffuso e vivo fra tecnici e coscienza pubblica sulla superiorità dell'uno piuttosto che dell'altro mezzo, aeropiano e dirigibile; avrebbe portato elementi di rivoluzione se non immediata, di non lontano avvento, nella futura arte militare aerea, non solo, ma sui secolari sistemi di comunicazioni e di scambi.

Se ruttavia parecchi di questi assunti potevano e poasono ancora sembrare delle seducenti vaghe astrazioni, se neanche l'estetica del gesto epico che traduceva in realtà il sogno e la millennaria leggenda d'Icaro, che fu di tutti i popoli e di tutte le fedi, bastava a dare al volgo la persuasione della utile bellezza e del valido scopo di una simile prova, una considerazione più accessibile allo stato attuale dei costumi, delle abitudini e dei commerci anche per coloro che vivono solo del presente, o dell'avvenire che gli è immediato, suffragava il grande valore del tentativo per la pratica della vita.

Si era inventato dall'uomo un mezzo di locomozione per le vie dell'aria, l'aeroplano, un mezzo docile alla volontà dell'uomo e veloce quanto e più dei moderni

mezzi di locomozione terrestre.

Questo congegno semplice di materia, di struttura e di organi, assai meno costoso dell'automobile, aveva dimostrato di essere giunto a un grado di perfezionamento per quanto ancora non definitivo, da permettere ad uomini dalle facoltà normali, di volare da luogo a luogo nella campagna aperta, sopra laghi, bracci di mare, nocastellamenti di città; aveva dimostrato la sua attitudine a fornire un mezzo sicuro di locomozione di quanto più possente di ogni altro non è qui il luogo di avvisare.

Ora, ogni mezzo anteriore aveva un elemento di con-

fine, e nello stesso elemento delle limitazioni.

Era possibile dimostrare che i 200 chili di legno e di acciaio e i pochi metri di tela che formano il nuovo prodigio dell'uomo avrebbe invece costituito il veicolo che non conosce limitazione alcuna di natura e di spazio al suo corso veloce? il veicolo a bordo del quale l'uomo può fuggire nel cielo dalla imagine terrestre della vita, per dirigersi nella vastità dell'infinito, non veduto, tutto vedendo, senza controllo, irragiungibile, inafferrabile, dominatore invitto di ogni volontà,

di ogni ostacolo, anche il più formidabile?

Quale il più formidabile ostacolo alla comunione delle genti?: la montagna. Quale la più formidabile montagna?: l'« Alpe».

Di li lo scopo della traversata.

E' doveroso ricordare che degli eminenti cui lu tenuto discorso del progetto e fu richiesto consiglio, il Senatore Celoria e il Senatore Colombo, mostrarono subito una fede, che non venne mai meno, nell'attuabilità dell'audace, ma quanto utile impresa.

Ma anzitutto occorreva di sapere se vi erano gli uo-

mini e le macchine capaci di un tale cimento,

Allora due soli uomini altidavano per le prove superate e per la tempra loro, di poter essere dei valenti

alla prova : ed erano Latham e Paulhan.

Era dunque di questi due uomini che occorreva prima sentire il parere ed il proposito di fronte all'iniziativa, mentre nei rispetti delle macchine, allo stato della costruzione, nessuna pareva idonea al grave cimento: tutte si erano aggiudicate una tra le molte proprietà del volo, la durata, la velocità, la distanza, l'altezza, senza possedere le altre, e nessuna mostrava di riunire le pluralità tecniche che occorrevano per poter compire l'esperimento.

Poichè bisogna tenere presente che si indiceva una prova per la quale occorreva superare i 2100 metri di altezza, e mantenersi per mezz'ora in correnti aeree che sarebbero certo state considerevoli ed avrebbero esercitato una pressione grande contro la quale occorreva contrapporre una notevole velocità; mentre il record di altezza era solo di 1290, e costituiva esempio eccezionale, la velocità normale degli aeroplani si aggirava dai 70 agli 80 Km, per percorsi però di breve durata, raramente si era volato con un vento di 10 metri ed era normale di non volare oltre i 7 metri di vento.

Con tali preoccupazioni era ragionevole di pensare che l'iniziativa sarebbe stata bandita sulla base della costituzione di un premio per il primo che avesse com-

piuto la traversata delle Alpi in seroplano.

Con tale impostazione, non vi era più ragione di preoccuparsi della possibilità di avere uomini e macchine, poichè si creava lo stimolo e si lasciava agli uomini ed al naturale incremento del progresso di fornire gli ordegni abili ad un tale cimento. Era del resto questa la formula normale di tutti i premi che erano stati istituiti e che ancora erano in vigore per delle prove di qualche difficoltà: così fu per la traversata della Manica, così per la Londra-Manchester così per la Parigi-Puy de Dome; poi vennero le prove a tempo limitato e quindi le altre ancora più difficili a tempo obbligato.



Per poter realizzare però queste condizioni, diremo così, di facilità, per la realizzazione dell'iniziativa, occorreva il concorso di persona o di ente che avesse fatto il gesto dell'istituzione del premio come un solenne purissimo atto di mecenatismo e di fede.

Questo non fu possibile di trovare in Italia; conveniva dunque regolarsi altrimenti e furono prime preoccupazioni oltre al premio, la via, la stagione, la assistenza ed i criteri sportivi e di controllo coi quali assicurare la serietà della prova.

Ad essa occorreva premio condegno, che non costituisse l'esca ad un folle tentativo, ma il giusto compenso e lo stimolo ad indirizzare i migliori piloti, i migliori inventori e costruttori su quella via e per quei risultati che la prova intendeva di indicare.

Una somma di 100.000 lire parve quindi decorosa e sufficiente.

Quanto alla via attraverso le Alpi, vi fu discussione tra coloro che parlavano di far superare le giogaie più eccelse ed i timidi che volevano stabilire la partenza sull'altura per la discesa al piano: infine, poichè trattavasi di un mezzo di locomozione che non teme le distanze e le velocità, sembrò adeguato e corrispondente al titolo, di stabilire che la traversata si sarebbe fatta sopra uno dei valichi alpini fino ad allora normali alle genti, purchè la partenza avvenisse donde i mezzi terrestri cominciano ad attaccar la montagna a l'atterramento dove la montagna, dall'altro versante, avesse lasciato posto alla pianura.

Si esclusero per una vittoria sulle Alpi, i valichi secondari laterali o terminali, che non offrono più le superbe e caratteristiche difficoltà della montagna.

Classici come valichi dell' Alpi sono il Cenisio, il Gran S. Bernardo, il Sempione, il Gottardo, lo Stelvio,

il Lucomagno, lo Spluga, il Bernina.

Il Sempione s'impose: anzitutto perchè, pensando che sarebbe stata Milano a dare il grosso del premio era giusto scegliere il valico, fra i celebri, che più fosse vicino a Milano, e fosse egualmente servito da quei comodi di trasporto che avessero facilitato almeno una parte dell'organizzazione e la partecipazione dei costruttori e degli aviatori, rendendola loro meno costosa.

Il Sempione è ormai la via di comunicazione più importante fra il Mediterraneo ed il cuore dell'Europa e i mari del nord, e la via di comunicazione più rapida tra l'Italia e la Francia; e se nella storia degli sconvolgimenti dei popoli il Sempione non conta le tradizioni napoleoniche del San Bernardo, le cartaginesi del Monginevro, le carolinge del Moncenisio, le francescane dell'Argentiera, conta però, oltre ai meriti geografici per la brevità delle comunicazioni, il fascino dell'ultima vittoria del genio e dell'industria umana, celebrata in modo degno dall'Esposizione di Milano; ha per sè il valore estetico delle bellezze della via che dalla vallata del Rodano a Milano costituiscono ciò che di più vario e di più incantevole, di più seducente e suggestivo si possa raccogliere in un breve tratto di natura.

### 000 000

A Verona parlai con Paulhan del progetto; questo aveva già avuto una forma con lo stabilire la partenza a Briga e l'arrivo a Milano, attraverso la vallata della Saltina e della Diveria fino allo sbocco di Domodossola per proseguire lungo la Toce sino al Lago Maggiore, attraversandolo nella quasi totale sua lunghezza sino ad Arona, per proseguire sopra Gallarate, Busto, Legnano, sino a Milano, con un percorso totale di 165 Km. circa, a volo d'uccello.

Erano già stati redatti alcuni grafici dell'itinerario sull'ottima carta al 250.000 del Touring ed i profili; e sul loro esame avevo potuto conoscere il pensiero di Paulhan, il quale, sempre riservato sui suoi progetti avvenire, mostrava di vivamente interessarsi all'iniziativa e finiva per dichiarare apertamente che « la chose était faisable ».

Non era ciò sufficiente per lanciare senz'altro la idea, e per incominciare quel lavoro complesso di organizzazione che si riteneva dovere assoluto di compiere, anche contro l'avviso di coloro che intendevano dovesse la traversata delle Alpi essere indetta come le precedenti prove di viaggio aereo, cioè lasciando completamente ogni organizzazione alle cure degli aviatori stessi o dei loro cointeressati, limitando gli iniziatori l'opera loro a stabilire il premio, la data, i criteri sportivi ed il controllo.

Il grosso del premio intanto si trovava anonimamente e cioè in base ad un rischio di fiducia che si faceva intorno al finanziamento del Circuito Aereo di Milano, cosicche delle 100.000 lire occorrenti erano assicurate 70 mila, senza che oggi nessuno possa ricordare di avere consentito a donarie.

Fu a Reims nel Luglio che parlai con Latham. Le transtive con lui furono delle più curiose. Egli dichiarò anzitutto che non voleva dopo Reims partecipare più ad alcuna riunione di aviazione che non avesse un significato sportivo speciale, che non avesse una formula o non offrisse uno stimolo all'incremento del progresso tecnico dell'aviazione.

Niente più dunque aerodromi per lui, fossero essi del suo paese o dell'estero. Ma quando gli si parlo di una traversata delle Alpi in aeroplano, e gli furono offerti, così come a Paulhan, lo schema d'itinerario accompagnato non solo dalle carte al 250.000, ma da quelle al 100.000 dell'Istituto Geografico Militare Italiano, e al 50.000 dello Stato Maggiore Svizzero, perche nulla gli fosse ignoto della difficoltà del percorso, dalle creste ai precipizi, egli, quasi afferrando l'imagine fatta di quello che era un suo vago sogno, esclamava: « Ah. la traversée des Alpes! je vocarais bien faire ca aussi s'il n'y avuit pas de prix, seulement que j'étais sûr de mon appareil, de mon moteur et d'une organisation perfaite de renseignements de route et aérologiques »,

Il discutere fu breve; dopo un colloquio con Gastambide egli diede la parola d'onore che avrebbe parrecipato alla traversata delle Alpi in base allo schema di regolamento che gli avevo comunicato.

Nullameno rifiutava di firmare una scheda di inscrizione provvisoria, sotto il pretesto che non voleva
si facesse con tale inscrizione una pubblicità commerciale sul suo nome in favore del Circuito di
Milano, mentre egli era disposto a firmare l'inscrizione
e l'impegno di partire per la traversata quando il Comitato a sua volta gli avesse garantito un'indennità cospicua — e disse le cifre — nel caso fosse resa pubblica
in qualunque modo detta sua inscrizione. « Cosa, diceva, di cui io so temere il valore, perchè non intendo di
prestarmi a stimolo per altri concorrenti, e con i miei
preparativi ed i miei tentativi fornire ammaestramento
ed esperienza per altri che poi mi potrebbero rubare
vittoria ».

Latham insomma sembrava intendere dover essere solo per lui che il Comitato avrebbe organizzato la Traversata delle Alpi.

Partito da Reims senza uno scritto, ma intesi sulla sola parola, di li a pochi giorni il Comitato riceveva la sua formale e regolare scheda di inscrizione.

Dal momento in cui si ebbe non invano la certazza dell'interessamento di Latham alla prova, si rese immediatamente pubblica l'intenzione della prova stessa, e dal momento in cui si ricevette il formale, regolare atto d'impegno di Latham, incominciò naturalmente negli iniziatori il dovere dell'organizzazione.



Intanto sorgevano i primi contradditori e furono più accaniti naturalmente coloro che sembrano desiderare la stasi di una scienza o di una pratica perchè col progresso diventano ancor più remoti dei meriti, pur commendevoli ma non più utili, di studio e di esperimenti che furono di un tempo.

Così alcuni cultori dello sferico in areonautica declamavano insieme ad alcuni aerologi la follia dell'impresa, più col sentimento inconcepibile e pur concepito della rivalità, che con dimostrazioni rigorosamente scientifiche.

Resterà celebre un'intervista del prof. Maurer, diret-

tore della stazione centrale di meteorologia di Zurigo, nella quale affermava che per la rarefazione dell'aria, indipendentemente dalla questione gravissima delle correnti serce, dei turbini, e dei remous, non avrebbero mai potuto degli aeroplani sorpassare il livello di 2.000 metri, se non al patto di aumentare in tal modo le superfici portanti da trascinare i costruttori nel giro vizioso dell'aumento di potenza e quindi di peso del motore, che sarebbe andato a distruggere l'aumentata effi cienza dell'aumentata superficie.

E' bene ricordare subito che la maversata fu compiuta con l'aeroplano che al momento attuale ha la minore superficie portante, e che lo stesso Farman e lo stesso Gastambide, studiando ciascuno rispettivamente per Weymann e per Latham un apparecchio speciale per la traversata delle Alpi, avevano ridotto notevolmente le superfici in confronto dei consuett Farman ed An-

toinette.

Anche uno scienziaro che pure occupa un posto di grave responsabilità nell'ordinamento degli studi aerologici in Italia, poteva scrivere in privato, rifiutando il concorso dei propri uffici, che era inutile di spendere tempo perchè « mai alcuno dei temerari sarebbe arrivato in territorio italiano »,

Eppure la più grave preoccupazione dei Commissari era quella di fornire agli aviatori un'organizzazione ef-

ficace di assistenza in tutti i sensi intesa.

Assistenza quindi di segnalazioni aeree per mantenere l'imagine dell'itinerario; assistenza di soccorso alpino su quelle cime, fra le gole, dove l'assenza o il ritardo dell'aiuto umano poteva costituire la perdita della prova, la perdita od il mantenimento della vita; assistenza di navigatori nella traversata del lago; assistenza di una grandiosa rete di informazioni aerologiche che potesse dare ad ogni momento e su ogni punto del percorso l'imagine dello stato in cui si trovavano le vie del cielo che dovevano essere attraversate dal volo magnifico.

A tale scopo si compieva di frequente il percorso in automobile per ambientarsi all'atmosfera del luogo, per rivedere la strada, le roccie, le gole, il valico, i declivi, i prati, le pinete, le forre, le balze, i torrenti, i nevai, con l'occhio di chi più non si serve delle vie della terra che per cercarne una nell'aria,

Quei viaggi avevano servito a costituire un itinerario definitivo, malgrado la folla delle proposte più disparate a completare la garanzia del premio di lire 100,000 con le contribuzioni locali di Stresa, di Domodossola, di Briga, e di Varese, messe qui non già nell' ordine geografico o cronologico delle convenzioni, ma in quello della più schietta spontaneità e del più

pronto contributo trovato.

Alla fine di luglio erano già effertuate le convenzioni coi diversi comitati sorti in dette località, Varese eccettuata, che dilazionò, commerciando il suo intervento, mentre si determinava la deviazione dell'itinerario, prima stabilito su Arona, Gallarate, volentieri accetta perchè il percorso ne rimaneva più breve riducendosì a 150 Km. La traversata del lago si faceva nel senso più corto da Stresa a Laveno, e si evitava la zona di Gallarate, Busto, Legnano, irra e pervasa da linee di trasmissione di energia elettrica ad alto potenziale che costituivano quasi una rete mortale, assai più pericolosa all'aviatore di quello che non fossero le insidie gigantesche della montagna.

Nel frattempo gli aviatori dimostravano una attività di preparazione sorprendente: ogni meeting rivelava uno sconosciuto con una nuova prodezza nelle gare d'altezza. Così Tyck, cominciava a salire a 1700 metri di altezza sull'areodromo di Stockel, e poi Chavez era balzato a 1800. Chavez conosciuto a Verona, pieno di riserva, pieno di propositi eccezionali, che a Reims aveva già risoluto qualche cosa sul grande progetto di cui si buccinava come egli diceva e che, fattosi prestare il Bleriot di Leblanc, era salito di colpo la prima volta a bordo di così piccolo e così dilficile apparecchio all'altezza di 1200 metri, discendendo raggiante non per sè, non per la prova, ma perchè egli aveva «enfin trouvé l'ascenseur pour escalader le ciel comme je veux faire ».

Cominciavano così gli aeroplani, e precisamente i piccoli Blériot, ad avvicinarsi a quei duemila metri che alcuni scienziati avevano stabilito algebricamente come il limite massimo dell'atmosfera accessibile a quegli or-

- 22 -

Il Drexela Lanark, ancora con Blèriot, raggiungeva e sorpassava quel limire; andava a 2052 metri, smentendo col fatto l'avventata teoria. E Chavez subito ad attaccarsi a quel record.

I Commissari offersero allora ad alcuni aviatori di effettuare il percorso insieme, per studiare d'accordo le necessità dell'organizzazione.

Chavez rispose che era subito disposto a studiare realmente il percorso coi Commissari per decidere se dovesse da allora rinunciare alla partecipazione ad ogni altra riunione, per darsi esclusivamente all'organizzazione sua personale della traversata.

Il sopraluogo che doveva aver luogo verso la fine di luglio, dovette però essere ritardato sino alla metà di agosto: prima per la non disponibilità di alcuni Commissari, poi pel desiderio dell'aviatore di seguire rappa per rappa il Circuito dell'Est, come fece.

Si sanno le discussioni che sono derivate dai risultati di quel Circuito, intorno all'efficacia di diversi sistemi di segnalazione, ed a quella della bussola sugli aeroplani, in rapporto alle temute variazioni che la vicinanza dei magnete del motore all'ago magnetico della bussola poteva portare.



Il numero degli aviatori che si interessavano alla prova e il numero di quelli che dimostravano la capacità di effettuario, determinarono il Comitato all'edizione definitiva del Regolamento della Traversata, che si discostava dal progetto che era stato sottoposto in bozza a Latham ed a Paulhan, che da Latham era stato accettato, soltanto per la divisione del premio di 100.000 lire in tre premi di diversa entità per i prime tre che avessero compiuto la traversata.

Nel regolamento stesso si stabiliva definitivamente lo data dal 18 al 24 settembre, la settimana cioè precedente a quella del circuito aereo di Milano, che era stabilità da un congresso tenutosi a Parigi già n I gennalo.

D'altra parse il comitato svizzero aveva assicurato che in quel periodo di tempo la condizione atmosferica della regione era ottima per tranquillità, per uniformità, per chiarezza, per temperatura, e questa notizia era convalidata dalle statistiche e dalle osservazioni fatte sul valico del Sempione dai Padri Benedettini, per quanto tali osservazioni e le relative annotazioni non fossero renute con criteri rigorosamente scientifici e probani-

L'indomani della chiusura del Circuito dell'Est, con la vittoria di Leblanc e di Aubrun, ricevemmo l'inscrizione di Aubrun il quale pubblicava del resto spontaneamente sul Matin che egli si preparava alla Traversata delle Alpi, mentre Leblanc comunicava dolergli dover partire precisamente in quella sentimana per New-York per corrervi le due Gordon Bennett di sferici e aeroplani.

Infine Moisant, Wynmalen, Cattaneo, Weymann, Parisot, Amerigo, il Prince de Nyssole chiedevano l'ammissione alla traversata delle Alpi, e Jacques de Lesseps, di ritorno allora dai voli trionfali nel Canadà, domandava di vedere il percorso.

Queste numerose richieste cominciavano a mettere in imbarazzo il Comitato, il quale per le prevenzioni del tempo in cui la traversata era stata indetta, per la persuasione che solamente uno o due sarebbero stati gli aviatori che giustamente potevano reclamare l'onore di allinearsi alla partenza di una simile prova, aveva fatto degli accordi col comitato di Briga per i quali questo, che si assumeva gli oneri della preparazione del campo di partenza e dei ricoveri, avrebbe disposto solamente cinque hangars.

Si dovettero allora ricevere le inscrizioni con riserva e si stabili che non più di cinque sarebbero stati i concorrenti ammessi.

Il Comitato si trovò quindi a dover decidere sui criteri di scelta fra tutti coloro che avevano domandato l'ammissione.

Commissari e Comitato si trovarono d'accordo in una prima misura : quella di informar bene gli aviatori delle difficoltà dell'impresa.

Si distribuirono così, insieme alle fotografie dei luoghi di atterramento, che si erano scoverti lungo il percorso montano sul Valico, sul Resti e intorno al Gaby, quelle veramente impressionanti delle Gole di Gondo viste dal basso, delle forre fra le quali scorrono il tor rente e la strada, del ravin scosceso a speroni incrociati della Saltina, e la chiusa d'uscita della Diveria nella Toce breve corridoio scuro come un canon canadese.

Le fotografie furono accompagnate da note, nelle quali si rammemorava agli aviatori che essi avrebbero dovuto volare per almeno mezz'ora, ad un'altezza superiore ai 2100 metri; che il percorso ideale era aerologicamente difficile pel fatto della confluenza di grandi valli che avevano prossima l'origine di grandiosi ghiacciai e così via.

Questo creò una prima apontanea selezione, che non è qui generoso di particolareggiare nei nomi, perchè tre aviatori dichiararono di non aver pensato, nell'inscriversi, simili difficoltà e si ritirarono. Però essa condusse d'altra parte alla richiesta delle fotografie dei ghiacciai che si sarebbero dovuti sorpassare in volo!

132 231

Intanto, poichè il tempo passava veloce, si diede un primo assetto all'organizzazione generale.

Furono avvertiti i sindaci e furono inviati dei manifesti da affiggere all'albo comunale nei Municipi interessati nella zona del percorso, largamente interpretata secondo le possibilità di deviazioni, perchè le popolazioni fossero avvertite di questo gran fatto che si doveva svolgere.

Un'eguale comunicazione venne fatta a tutti i parroci,

perchè la proclamassero dal pergamo.

Si ebbero delle risposte dalle quali si apprese che autorità civili ed ecclesiastiche, sopratutto dei piccoli Comuni, erano « prese » dall'avvenimento. Ne comprendevano alla loro maniera l'alto significato, e ciascuna comunità aveva trovato una forma per esprimere questa specie di suggestione in cui si era messa di un suo sogno vicino alla realtà.

I sacerdoti furono i più espansivi : ma non mancarono fra loro i commercianti, che offrirono premi ridicoli ma pur certamente vistosi per la sbilenca cassetta delle elemosine parrocchiali, perchè fosse dato ai fedeli di vedere l'uomo vagante nel cielo, girare intorno ai

piccolo santo dorato del campanile! Sindaci che si lusingarono di poter far scendere dal cielo, meravigliato del volo epico, l'uomo colla febbre della meta per l'invito ad una succulenta colazione! Maestri che intimarono quasi l'obbligo negli aviatori di scendere nella corte della scuola per mostrare agli scolari da vicino il meccanismo che permette all'uomo il miracolo! Leva-



La stazione etiografica dugli alpini al Mossoera

trici che si impressionarono della cosa pregando — le sole — che si facesse deviare il corso del volo dalla vista di questa o di quell'altra abitazione, perchè non nascessero complicazioni a cure di gestanti.

Ma dappertutto la voce unanime di sincera fede: la

certezza della realizzazione del fatto.

Così sindaci, parroci, consoli del Touring fecero a gara per aiusare gli organizzatori per le disposizioni delle segnalazioni di orientamento.

Si era stabilito dapprima, allo stesso modo come nel Circuito dell' Est, di mettere delle segnalazioni bianche e rosse per indicare la destra e la sinistra. Solamente mentre il Matin aveva fatto ciò col mezzo di bandiere, le quali erano riuscite invisibili in pratica, i Commissari della traversata ordinarono che fossero delle grandi bande di tela lunghe dai 20 ai 30 metri e larghe dai 5 agli 8 metri, che fossero adagiate sui prati, sui tetti delle chiese, sui dossi di collina, per modo che fossero in ogni momento visibili, non avessero a subire moti d'aria, avessero le proporzioni volute per vederle anche da grandi altezze.

Vi fu chi si spinse ancor più in là, chi si adattò a sbiancare addirittura con calce, il tetto della parrocchiale, il nuovo stabilimento scolastico, la cupola della chiesa. l'alto camino di una fabbrica i perfino in un cimitere un monumento evidente fu indicato per le segnalazioni.





Posto telectrian sul Monscera all'Alpe Spisoneta

Per i servizi aerologici se non vi era in alcuno la pretesa di poter sistemare le vie del cielo, come si sistemano quelle della terra, era pur necessario che fosse impiantato un servizio per il quale, come si è detto, i concorrenti avessero alla partenza ed in ogni tratto del loro volo la possibilità di conoscere le condizioni di intennità e di direzione del vento, e quelle meteorologiche del cielo che doveva essere attraversato nel viaggio fino a Milano.

Occorreva quindi interessare parecchi osservatori, i quali avessero a loro disposizione mezzi sufficienti per

l'organizzazione di altrettanti osservatori.

Il percorso era ricco di varietà d'aspetti: 40 chilometri di montagna sui due versanti dell'Alpi. Da Briga al valico la Saltina intersecata dal Ganters che vi immette i soffi gelidi del Mottiscia; il valico spazzato quasi sempre dalle correnti in contrasto fra tutti i ghiacciai che formano la formidabile cresta del Leone, del Terrarossa, dell'Aurona e l'enorme masso del Fletschorn; la vallata della Laquin in discesa dal Laquinhorn e dal Weissmies; le gole di Gondo: la vallata della Toce da Domodossola al Lago che riceve i soffi poderosi delle Valla Antigorio e Cannobina, della Val d'Antrona e del-

l'Anzasca discendente dal Rosa; poi il lago in una traversata perpendicolare alle correnti costanti ascendenti e discendenti; la regione collinosa e boscosa del Varesotto: infine il piano tranquillo fino a Milano.

A tutto questo bisogna aggiungere le formazioni locali di correnti, di flussi, di vortici, di trombe d'aria dovute all'incrocio delle correnti delle diverse vallate o all'influenza delle mutazioni di temperatura sulle varie conformazioni del terreno qua di nuda roccia, là di bosco fitto di pini, di frassini e di larici.

Si consideri infine la condotta delle correnti a 500 a 1000 a 1500 metri dal suolo, considerato che il volo degli aeroplani si sarebbe mantenuto, almeno per tutto il percorso di montagna, molto alto, data l'altezza a cui

il dosso del valico costringeva.

Ciò forniva la possibilità di una campagna di esperimenti grandiosi, una grande manovra di servizio aerologico, utile di per sè anche senza l'immediato uso

per un'impresa aerea.

Studi di tal genere, contemporanei e continuati per qualche tempo su una zona così vasta, orizzontalmente e verticalmente, non si erano mai fatti. Solamente da questo lato la traversata delle Alpi costituiva una ragione alla scienza, e coloro fra i componenti che si sono dedicati a questa parte così importante e così delicata dell'organizzazione, se ne sono persuasi e si sono fatti il concetto di quello che può essere per l'avvenire il dovere, il compito altissimo a cui deve assurgere l'aerologia da queste sue prime forme embrionali trascurate, per assicurare un più rapido avvento della locomozione aerea.

Questo servizio fu diviso in due parti e con due re-

sponsabilità.

La parte montana da Briga a Gondo fu assunta dal prof. Maurer, direttore della stazione centrale metcorologica di Zurigo, il massimo Istituto svizzero di studi

di questo genere.

La parte italiana, e precisamente da Gondo a Milano, fu assunta dal chiarissimo prof. Gamba, direttore dell'osservatorio geofisico di Pavia, incaricato allo scopo dal direttore dell'uffico centrale di meteorologia di Roma, per mandato del Governo a ciò sollecitato dal senatore Celoria.

Il prof. Gamba, già addestrato ed ambientato all'avia-

zione dalle sue prestazioni ai Concorsi Aerei di Brescia e di Verona, non poteva nullameno organizzare detto servizio senza l'assistenza di altri osservatori; e questi sotto la sua direzione furono posti a Bugliaga, e cioè sull'altipiano soprastante il termine delle Gole di Gondo verso l'Italia; a Domodossola, al Calvario, divenuta la stazione centrale delle osservazioni aerologiche del servizio italiano; sul Monscera a 2100 metri, col mezzo di ufficiali e di soldati alpini; a Stresa all'osservatorio rosminiano rimesso in ordine per l'occasione; a Varese con altro osservatorio; a Milano coll'osservatorio di Brera al quale accudiva personalmente il prof. Celoria, infine a Pavia allo stesso Geofisico tenuto dagli assistenti del prof. Gamba.

Gli Osservatori di Pavia e di Milano raccoglievano le notizie delle condizioni aerologiche e meteorologiche di tutta la Valle Padana, gli altri raccoglievano le notizie locali. Le osservazioni dovevano essere fatte d'ora in ora, nello atesso momento astronomico e comunicate simultaneamente al Calvario a Domodossola, e al campo di slancio a Briga. Il prof. Gamba poi al Calvario avrebbe fatto dei regolari lanci di palloni piloti per indagare e conoscere le correnti aeree, la loro intensità e la loro direzione a 500 a 1000 a 1500 a 2000 a 2500 sino a 3000 metri in modo da poter dare una fisionomia dei formi-

dabili giuochi dell'aria a quelle altezze.

Chi scrive non saprà mai dimostrare la propria ammirazione e la propria riconoscenza per il modo col quale detti servizi vennero disimpegnati in Italia, con una precisione che non conviene più dire tedesca; altrettanto deplorevole fu il modo col quale il prof. Maurer, uno scienziato illustrato da Congressi, ha creduto di tenere i propri impegni, che non mancavano di chiarezza, nel compito fissatogli dagli organizzatori.



Era convenuto che il Comitato svizzero e questo aveva accettato con buona fede avrebbe organizzato il servizio aerologico da Briga a Gondo, con la costituzione di osservatorii al campo di slancio, al Schalberg e precisamente alla confluenza della Sal-

tina col Ganters, al Valico del Sempione, a Engeloch a pochi chilometri dal Valico — dove l'atmosfera aveva dei continui sconvolgimenti prodotti dalla conca che vi faceva il ghiacciato del Rauthorn, — al Gaby e cioè al l'incrocio delle valli del Krumbach e del Laquin, al cospetto del Fletschhorn e del Laquinhorn, infine a Gondo all'incrocio della Val Vaira colla Diveria all'uscita delle gole. E tale servizio doveva essere simultaneo: domandava quindi la partecipazione di altrettanti osservatori quante erano le località nominate, e tale servizio si intendeva per studio delle correnti non solo a poche centinaia di metri dal suolo, ma col lancio di palloni sonda sino sopra a 3000 metri per ragioni evidenti.

Come venne disimpegnato questo importantissimo servizio, al filo del quale era sospesa la vita degli aviatori.

si dirà fra poco.

E' bene però qui di aggiungere che gli iniziatori non si erano accomentati dal richiedere l'impegno dell'organizzazione ad assumere informazioni aerologiche nel modo detto, durante la traversata; ma risultate insufficienti a dare un criterio sulle condizioni speciali aerologiche che si potevano presumere per l'epoca della Traversata, e sulla condotta in generale delle correnti aeree presso le Alpi, le indagini fatte all'Ospizio sulle osservazioni compiute en amateur dai Padri Benedettini, senza mezzi scientifici, si era domandato, e il Comitato svizzero aveva accettato, di far studiare nella prima quindicina del mese di agosto, con esperimenti metodici in tutte le località indicate e con lanci di palloni piloti, la situazione aerologica delle Alpi, nel senso che si potesse sapere se vi erano da questo lato del problema delle difficoltà insormontabili all'effettuazione del progetto.

Si era in proposito scatenata allora una vivace discussione pubblica, alla quale parteciparono oltre che al prof. Maurer, colla famosa intervista già richiamata, anche il prof. Gamba, il prof. Malladra, il sen. Celoria, questi ultimi più ottimisti, anzi fiduciosi. Non solo; ma a proposito della tenuta dell'aria, anche i più celebri aviatori e costruttori avevano sulla stampa francese dette le loro opinioni; e si erano formate due grandi correnti.

I possibilisti e gl'impossibilisti e tra i possibilisti due suddivisioni: di coloro cioè che dicevano doversi l'Alpi valicare col salire all'altezza necessaria, cioè sino a 2200 2300 metri, stando sull'ampio anfiteatro del piano di partenza a Briga, per ell'ettuare poi i 40 chilometri di percorso di montagna a quell'altezza, e di coloro che invece intendevano dovessero gli aviatori impegnarsi nella vallata della Saltina, raggiungendo gradatamente l'altezza voluta col progredire del percorso e impegnarsi nella discesa anche nelle gole di Gondo al riparo delle correnti superiori.

Erano di quest'ultima opinione, Bleriot e Cattaneo,

Erano della prima Latham e Paulhan.

Weymann aveva annunciato, e ripetè sul campo di partenza, che egli non trovava ragione di non poter salire sopra i 3000 m. senza darsi nessuna cura del tortuoso percorso della valle da seguire, superare le cime, dirigersi col solo sussidio della bussola, e quindi delle direzioni astronomiche, direttamente su Milano al di sopra di ogni ostacolo.

Era in fondo il progetto di seguire la linea ideale del traforo per la via aerea, superando il Monte Leone, il

Pizzo d'Aurona e le altre creste minori.

Il prof. Maurer assolse il compito degli studi preliminari con una relazione pienamente possibilista, in perfetto contrasto colle prime sue interviste, e che indusse piena fiducia nei commissari, i quali non potevano dubitare della serietà dei metodi di simile scienziato.



Naturalmente servizi e sacrifici di questo genere non avrebbero avuto nessuna efficacia se alla loro complessa e completa organizzazione non avesse corrisposto la rapidità delle comunicazioni.

Non si poteva pensare a comunicazioni telegrafiche

se non per conferma.

Si voleva al campo di partenza e ad ogni stazione di controllo la fisionomia generale d'ora in ora del cielo, anche di ciò che non si vede, come il vento nel sereno quando non rade il suolo, per poterne dare l'imagine agli aviatori prima della partenza e al passaggio ai controlli. Non vi era quindi che la comunicazione telefonica di possibile.

La comunicazione tra Milano, Varese, Stresa, Domo-

dossola e Briga, anche col miglior buon volere, non avrebbe potuta essere simultanea se non mercè disposizioni eccezionali.

Eravamo poi su una zona per la maggior parte, incredibile a dirsi, ancora disservita dal telefono come lo sono le sponde del Lago Maggiore e il tratto da Baveno a Iselle, non essendovi che un solo ufficio telefonico a Domodossola, mancandone assolutamente Stresa e Vogogna. Nessuna comunicazione poi si aveva fra Domodossola e il Monscera, fra Domodossola e Bugliaga, come nessuna comunicazione che non fosse quella pei

traforo si poteva avere tra Briga e Domo.

Si impiantarono allora dei posti volanti telefonici a Stresa, a Vogogna, per modo che tutta la rete dei servizi aerologici e dei controlli fu in comunicazione diretta costante; ai telegrammi che avessero per titolo - Traversata - fu data la precedenza assoluta; così pu re si decise che, dal momento in cui fosse stata segnalara una partenza da Briga, le linee telefoniche su quel percorso fossero bloccate per lasciare la precedenza assoluta delle comunicazioni agli osservatori, ai Commissari, ai posti di soccorso : si giunse infatti al punto, in realtà, di realizzare delle conversazioni multiple, simultanee fra Briga, Milano e i posti di controllo e di osservazione sul percorso, in modo che chi accudiva a quei servizi aveva la possibilità di farsi anche nella suggestione del momento, l'imagine immediata del cielo e di saperla comunicare nella sua verità.

Il Governo e i suoi funzionari provvidero appunto in modo da fare acquistare piena fiducia di questi servizi telefonici intercomunali nel caso di necessità nazio-

nali.

Di più il Ministero della Guerra dispose che Genio ed Alpini facessero una campagna di informazioni aerologiche e di servizi teleottici di montagna in que' paraggi, e scagliono due reparti: uno in Val di Bognanco e sul Monscera, l'altro nell'altipiano da Bugliaga a Trasquera, di modo che furono assicurate anche le comunicazioni su quei due tratti importantissimi.

Dal canto loro gli svizzeri si assunsevo, ed effettuarono con lodevole rapidità, la posa di una linea telefonica di 25 chilometri da Briga fino a Gondo atraverso al Valico. Tale provvedimento e la rapidità col quale venne preso, diedero agli organizatori anche li, una fiducia sincera. Nel fatto il servizio telefonico su quella linea fu ottimo per la gendarmeria, ma esiziale per le informazioni aerologiche, che del resto non si pote vano avere non essendoci gli osservatorii: esso intralciò qualche volta anche le comunicazioni con l'Italia, poiche avveniva di frequente che al telefono di Briga, chi domandava notizie a Milano, a Varese, a Stresa, a Domodossola, si sentisse rispondere rauca una parola sola: « brigadier ».



Il ellugio Gion Domenico Ferrari Concentramento della stazione telectica e di soccorso alpino del Monscera

Era infatti il « brigadier » di Gondo che nell'enorme movimento automobilistico creato dalla traversata teneva sempre occupato il filo telefonico per informare i gendarmi sul percorso della corsa delle vetture; l'organizzazione della multa soverchiava l'organizzazione del volo.

23 E

Il Verbano Yacht Club dal canto suo assicurò un servizio di vigilanza sul lago col mezzo di canotti veloci; la Navigazione dava un rimorchiatore pel trasporto da Stresa a Laveno delle automobili dei Commissari che rincorrevano pel controllo e per l'aiuto i concorrenti, rimorchiatore che fu poi sostituito da una torpediniera della Finanza.

Si stabili altresì che ciascun aviatore avrebbe avuto a propria disposizione un Commissario con una vettura automobile veloce e capace del trasporto di meccanici e di pezzi d'areoplano, mentre altri Commissari con vetture automobili crano destinati al servizio staffette, diviso in zone di 10 in 10 chilometri circa, staffette che dovevano, non appena avvistato nel cielo un areoplano, precedere a tutta velocità sino al posto prossimo corrispondente, per avere la possibilità di non abbandonare in qualunque momento la vista del concorrente e di fornire poi in caso di atterramenti immediata la possibilità ai sopravvenienti cogli aiuti, di recarsi ove un atterramento fosse avvenuto.

Tutti i posti di controllo, quelli aerologici, quelli telefonici, erano poi segnalati da un distintivo unico, che era ripetuto su grandi stendardi, su bandiere, su bracciali, sulle vetture, sui guidoni: una specie di muta parola d'ordine.



Facilissima fu l'organizzazione dei posti sanitari di soccorso, essendosi tutti i medici condotti dichiarati pronti a prestarsi, e a stabilire un posto di richiamo sulla strada, segnalato ancor quello col distintivo divenuto notissimo e popolare.

Però questo servizio sanitario fatto col mezzo delle condotte ordinarie, non poteva essere completo e si convenne che ogni automobile-staffetta avrebbe avuto a bordo un medico con una cassetta di medicazioni per i primi soccorsi e due uomini atti a prestare aiuto di braccia per la persona e per la macchina dell'aviatore, mentre su per la montagna due specie di servizi importantissimi si dovevano abbinare: il servizio di soccorso sanitario e il servizio di soccorso alpino.

Dalla parte svizzera il soccorso alpino fu organizzato col mantenere degli alpigiani distribuiti sui dossi, sui dirupi pron.inenti, nei fondi rocciosi dove potevasi più presto raggiungere un caduto. Questi posti erano attrezzati di corde e apparecchi ed erano accompagnati da un sanitario. Di più, commissari italiani a disposizione del Comitato Svizero erano posti colle loro automobili e con un reparto di Croce Rossa a fare la navetta sulla strada del Sempione, da Briga al Schalberg, dal rifugio IV al Valico, dal Valico al Gaby e dal Gaby a Gondo.

Dalla parte italiana il soccorso alpino era assicurato dai reparti alpini scaglionati nel percorso dal Monscera a Domodossola e dal reparto del Genio da Bugliaga a Domodossola, nonchè dalla Stazione Universitaria Alpina e dalla «Escursionisti Ossolani» installate sul Pizzo Pioltone e nella Val Vaira, mentre il servizio sanitario era ordinato in Val Vaira, a Bugliaga e sul Monscera, precisamente nei luoghi dove non vi eran condotte, da giovani medici di Milano, che si prestarono al compito umanitario con vera devozione.

L'organizzazione aerologica, teleottica, di soccorso alpino e sanitario sul Monscera, era stata pensata e fatta perchè a Domodossola gli alpinisti pratici dei luoghi ritenevano più facile per gli aviatori il percorso dal Gaby a Domodossola per il Valico del Monscera che dalle gole di Gondo.

Nell'attesa di avere dagli stessi aviatori il loro pensiero in proposito, si era pensato di lasciar ai concorrenti libertà di scelta fra le due vie e di completare l'organizzazione su tutt'e due i percorsi.

Ne nacque però un inconveniente e cioè l'interruzione delle comunicazioni dal Monscera al Gaby attraverso la Val Vaira e il passo di Furgge.

Il Comitato svizzero, il quale dalle prime cordiali disposizioni, era venuto man mano ad un rigore di osservanze contrattuali che non era certamente confacente alla natura della prova e delle intese, aveva rifiutato di provvedere a continuare la linea telefonica dal Gaby al Monscera, dove non vi è strada rotabile, e ad assicurare in quei luoghi il servizio di segnalazioni aerologiche, di itinerario e il soccorso alpino e medico.

Si domandò allora il permesso di organizzare tali servizi col mezzo di alpini in borghese che si sarebbero scaglionati dal Monscera al Gaby attraverso la Val Vaira e il Furgge coi loro apparecchi teleottici.

Il Comitato di Briga, dopo molto tergiversare, rifiutò

simile concessione, come in principio si era allarmato della notizia di un impianto radio-telegrafico sul Sempione che Guglielmo Marconi aveva offerto.

L'interruzione fu nondimeno evitata inviando le comunicazioni dal Monscera al Gaby col tramite di Demodossola, Briga, Gaby.

555 255

Il 18 agosto martina, avevamo una telefonara da Chavez da Briga in cui ci avvertiva del suo arrivo col suo manager: questi non era altri che Duray il corridore della Lorraine che aveva fatto palpitare anche le folle italiane nelle corse automobilistiche e che aveva avuto esordio così disgraziato in aviazione a Verona.

Chavez domandava il concorso dei Commissari per studiare in automobile il percorso.

Fummo la sera a Briga.

Nel recarvisi avevamo condono con noi il prot. Gamba, che aveva avuto una prima intervista al Valico del Sempione col prof. Maurer, alla quale to avevo assistito. Dubitai in quel tempo che le disposizioni del prof. Maurer fossero dilatorie; i suoi studi preliminari si limitavano a degli esperimenti fatti sul Valico del Sempione con un palloncino frenato che non poteva elevarsi di più di 200 metri e che non poteva condurre a delle osservazioni adeguate alla vastità del problema che gli si era posto. La buona volontà del prof. Maurer era evidente ma cominciavamo a preoccuparci della sua sufficienza, mentre fin da allora si comprendeva che in luogo di localizzare i suoi studi, come gli si domandava e come reputavamo elementarmente necessario, egli basava i suoi criteri e le sue deduzioni, quanto stabili abbiamo veduto, sulla situazione generale aerologica non soltanto della Svizzera ma dell'Europa in rapporto anche alle correnti atlantiche.

Trovammo a Briga il buon Duray con Chavez. Si studiarono insieme immediatamente quella sera le

carte.

Chavez si era già fatto un criterio personale vedendo, durante l'attesa di noi, il campo di partenza, campo che aveva trovato sufficiente e adatto: e le fotografie e le carre che egli aveva studiato da solo, gli avevano dato però già la visione e l'orientamento panoramico del percorso, con una prontezza veramente stupefacente. Egli discuteva già dell'Engeloch, dell'Aurona, del Fletschhorn, del Laquinhorn, delle gole di Gondo, dei Furgge e del Monscera come li avesse praticati da alpigiano.

Questi primi approcci orali con Chavez ci avevano fano persuasi dell'importanza che per noi avrebbe avuto il suo giudizio e la sua inscrizione a tragitto compiuto. Egli ci disse quella sera molto tranquillamente che la traversata delle Alpi era una prova di aviazione il cui significato e la cui importanza lo avevano affascinato.

Egli voleva tuttavia vedere prima se la cosa fosse ragionevolmente fattibile, perchè era ben intezionato di rinunciare allora agli allettamenti delle altre riunioni che ancor erano in corso, come la Havre-Trouville e Bordeaux, per dedicarsi completamente all'organizzazione personale propria di questa traversata.

Egli confermava quanto mi aveva detto a Reims, es sersi dato all'aviazione per far qualcosa di pratico: «En

aviation je venx faire quelque chose d'utile ».



In quel momento sapevamo già che Paulhan non avrebbe partecipato alla prova. Egli infatti era già in quel periodo critico nel quale l'uomo di sport si trasforma in industriale e in commerciante; periodo che

avevano già attraversato Blèriot e Farman.

Egli aveva un vecchio apparecchio Farman: quello di Verona, che non era certamente adatto, mentre aveva già in costruzione un apparecchio nuovo di creazione propria « la macchina Paulhan » che si lusingava di giungere in tempo di esibire a Milano, ma non poteva arrischiarsi a provarla appena appena uscita dalla sua mente e dalle sue mani nei gorghi formidabili delle Alpi.

Paulhan però sollecitava l'onore di poter fare qualche cosa anche lui, come collaboratore all'organizzazione della prova, che egli riteneva la più bella che si fosse mai

tentata.

Quanto a Latham si sapeva che alle officine Antoinette a Puteaux era in preparazione per lui l'apparecchio speciale tipo traversata.

Ma il silenzio e il riserbo col quale Latham aveva accolto gli invii di carte e fotografie e gli inviti dei Commissari per visitare il percorso, davano una certa qual apprensione che egli non si sarebbe trovato alla partenza: apprensione che era diventata quasi una certezza quando si era vista la sua defezione al Circuito dell'Est,

Cattaneo era incerto, come questo aviatore splendido come fisico e come audacia sarà sempre nelle grandi prove, per difetto di organizzazione spirituale,

Moisant aveva fracassato il suo apparecchio nel viag-

gio da Parigi a Londra.

Wynmalen, Parisot e Weymann erano nullameno pur sempre fermi, come Aubrun, ma non si erano interessari, ad una scadenza ormai relativamente breve, di conoscere il percorso.

La partenza per la ricognizione insieme a Chavez e a Duray il mattino da Briga, avvenne prestissimo.

Nelle frequenti gite in automobile compiute sul percorso si era constatato che per alcune ore della mattina regnava su tutta la parte montanina del percorso da Brigaa Domodossola una calma assoluta, vicino al suolo; sul valico il vento costante non era generalmente mai stato superiore ai 4 o 5 metri al secondo, controllati cogli anemometri che i Commissari recavano con loro, mentre verso le ore nove cominciava a levarsi il vento ascendente, sia nella vallata del Rodano, sia nella vallata della Toce fin su in Divedro, vento che si faceva intenso nel pomeriggio dalle due alle quattro. Di questa intensità tutti gli alberi del piano di Vogogna e Piedimulera risentono; ed i pioppi ed i salici numerosi stanno tutti chinati a monte con una costanza di imagine che dà l'impressione del vento anche quando l'aria è tranquilla.

Volevamo pertanto che anche gli aviatori avessero di proprio ad acquistare questa cognizione per farsi un concetto sulle possibilità orarie giornaliere del compimento della traversata.

Al Valico ci fermammo.

Dalla terrazza del Belle Vue gettando ancora una

volta uno sguardo sulla vallata della Saltina che scende giù diretta a Briga, Chavez e Duray riassunsero le loro impressioni col semplice motto « C'est tres faisable ». Naturalmente essi avevano pensato ad una traversata delle Alpi nel vero senso della parola e non già ad un simulacro come potrebbe essere stata la traversata delle Alpi da Nizza a Genova e come si è effettuara una traversata dei Pirenei da Biarritz a S. Sebastiano.

Chavez aveva già preso per questo primo tratto di percorso il suo partito. Elevarsi in grandi spirali sempre più allargantisi sul piano della vallata di Briga roteando nella corona di ghiacciai e di cime nevose che intorno le facevano il Glis, il Fletschhorn, il Monte Leone, il Mottiscia, il Tunnetsch e l'Aleisch per acquistare l'altezza di 2200, 2300 m, quindi dirigersi sul Valico, assai visibile di sono al Fletschhorn per l'edificio dell'albergo prospenante la vallata della Saltina,

Nessuna necessità, secondo Chavez, di stabilire su questa parte del percorso segnalazioni di orientamento. La Saltina ne dava una sufficiente; e la difficoltà di questa parte del percorso si considerava da Chavez diminuita dalla possibilità di atterramenti sui colmi tondeggianti a prato del Resti, di Rosswald e cioè dello sperone che costituiva il lato settentrionale del Ganters.

Duray opinava, e Chavez assentiva, che in ogni caso i pendii fitti di pini offrivano anche là dove radure a dolce declivio non esistevano, la possibilità di discesa senza gravi incidenti, meglio che non ne offrisse il fondo roccioso della Saltina.

Proseguimmo la ricognizione seguendo il Krumbach che ha sorgente all'Engelhoch in mezzo ai prati brevi ma pianeggianti, giù, giù attraverso la grande frana del Rossboden, attraverso il villaggio del Sempione, sino al

Tutta questa parte del percorso è giudicata di attraversamento facile.

Eccoci al bivio.

A sinistra si aprono nel loro immediato, magico aspetto di atroci convulsioni di pietre, di chiusi e tortuosi corridoi altissimi di rocce, le Gole di Gondo. Sopra esse si scorge qua e là il tondeggiare di qualche dosso, lo smeraldo di qualche prato. Sulle creste che le costeggiano, a mattina, tra il Kessihorn, il Pizzo Valgrande e il Teggiolo, si scorgono su brevi piani le baite di Almaggel, di Alpienrung sino al lontano altipiano di Bugliaga al di là del confine e di Gondo. Davanti diritto invece, sull'asse del Krumbach dall'Engeloch al Gaby si apre tra il Tschuggmatthorn che digrada dal bianchissimo Weissmies quasi azzurro di ghiacci scintillanti e il Seehorn che rossigno domina l'accesso alle Gole di Gondo, la sella del Furgge tutta verdeggiante come la vallata del Sempione cosparsa di malghe e di mandre. A quel bivio ci fermiamo.

Duray accenna a Chavez, a sinistra, le alture delle cime a mattina delle gole di Gondo: « Tu manterrai dal valico l'altezza che avrai colà. Starai a 2200 metri e passerai a quell'altezza su quelle cime a sinistra »,

Chavez ha però sin da allora l'idea di passare il Furgge per filar diretto sul Monscera. Le osservazioni dei due corrispondono sempre a delle note sulle carte ed allo studio in corrispondenza colla bussola.

Si riparte: ci si impegna nelle gole che lo splendore del mattino, la luce calda del sole presentano magnifiche e imponenti mascherando di ridescenti bellezze la loro orrida maestà. A Gondo all'arresto alla dogana, inchiesta personale di Chavez cogli alpigiani di li sulla val Vaira, che si immette in quella località nella Val Divedro.

Le gole di Gondo sono finite e i due a riassumere l'impressione: « Voi ci metterete in corrispondenza coi signori di Domodossola per l'escursione del Monscera, che noi desideriamo fare prima di decidere la traversata da questa parte ».

E Duray come chiusa: "Enfin tu sais, il s'agit de huit minutes".

Chavez si preoccupa delle gole di Gondo non tanto per l'assenza di luoghi adatti a prender terra quanto per la facilità del perdere l'orientamento stando molto alto, in mezzo alla deformazione delle diverse catene, delle punte numerose e delle valli vicine.

All'uscita della Diveria nell'aperto della vallata della Toce, su quel poggio che sovrasta al ponte di Crevola, dove l'ampia vallata offre l'inizio della pianura Chavez esclama: « Oh, dites done, celui que sera arrivé ici aura fait quelque chose ».

Si cerca insieme, prima di arrivare a Domodossola un terreno di atterramento per organizzare il rifornimento. Anche se il rifornimento sarà fatto sul Valico del Sempione, esso sarà comunque necessario a Domodossola.

« E' impossibile che uno parta da Briga colle macchine e coi mezzi attuali — dice Duray — col carico necessario di benzina per effettuare più di due ore di volo, per la traversata».

Da Domodossola a Vogogna si presta attenzione alla grande distesa libera di Piedimulera-Vogogna. Si è ancora nella mattinata, l'atmosfera è per tutto tranquilla.

Da Vogogna al lago i due si preoccupano della diffi-



Il posto di soccorso alpino sulta vetta del Pirra Piolitone

coltà di atterramento fra quei coltivi e quelle spesse alberature. « In tutti i casi — consiglia Duray a Chavez, — tu potrai scendere nel fiume che qui è lento, largo e non profondo ».

E opinione di entrambi che anche sin qui l'orientamento sia dato naturale dalla vallata caratteristica dalle altissime cime e percorsa nel fondo dal fiume, dalla ferrovia, dalla strada.

Prima di arrivare allo sbocco sul lago, Chavez, che sembra più pratico della regione di noi stessi, ci accenna al Monte Orfano e mentre, oltrepassato Cuzzago, pieghiamo a destra sulla strada per Baveno, egli osserva che dovrà tenere a sinistra passando sopra Mergozzo per infilare diritto il golfo che il Lago Maggiore forma tra Stresa, Pallanza e Baveno.

All'uscita sul lago la direzione è subito compresa da Chavez: traversare sulle isole, quindi tenersi a sera del Monte del Ferro e delle altre montagne che si susseguono sino al Campo dei Fiori e a S. Maria di Varese; poi di là diretto nel piano per sud-sud-est.

A Stresa, ancora nessuna decisione si determina nell'animo di Chavez. Si parla della traversata, se ne discute da teorici e da tecnici, come di cosa che interessi altrui.

Ma l'impressione della grandezza della prova si rivela ogni tanto nel ripetersi della frase: « Ah! vous savez! celui qui aura fait ça! »

Traversiamo per Laveno. Da Laveno a Varese per Gemonio, constatazione dell'impossibilità di atterrare. Campi troppo alberati, gelsi dappertutto a fine file.

A Varese da un'altura si ricostruisce nella mente di Chavez, completamente la direzione da tenere dal lago a Milano veleggiando sopra il lago di Varese, tenendosi di questo un po' a mattina, valicare nella stessa direzione dell'asse del lago le colline di Gazzada, Morazzone, Schianno per riuscire a Tradate e di li piegare un po' a sud nella direzione di sud-sud-est.

Egli teme che da Varese si possa errare verso Como. Insiste nella necessità di segnalazioni evidenti, che consiglia siano fatte con fumate di paglia umida e goudron da Varese a Milano. Ha qualche lieve impazienza perchè la strada dopo Varese scende tortuosa nella valle dell'Olona per risalire a Tradate, che un sospiro di sollievo vedendo dopo Tradate la strada che scende diritta per Milano malgrado che egli accenni a Duray i campi tutti tribolati di gelsi, cosicchè non uno spazio, benche ristretto, si offre ni lati della strada per l'eventualità di un atterramento. E saputo che tutta la campagna fino a Milano è così, dopo aver detto a Duray: «Oh, dis donc, si jamais j'aurai une panne ici...», il buon Chavez si addormentava sino alle porte di Milano.

888 888

Il mattino dopo Chavez veniva spontaneamente nel mio studio, mi domandava una scheda di adesione, la firmava, effettuava il deposito e diceva: « Sono ben deciso. Ero inscritto all'Havre e a Bordeaux, ma non ci andrò più. Telegrafo oggi a Blériot che mi appronti un nuovo apparecchio al quale farò aggiungere, in luogo della rotella, dei pattini alla coda, per poter frenare negli atterramenti in discesa: una bequille avanti perche l'areoplano non faccia panache in casi di atterramenti difficili e un arpion ».

Dell'arpion non ho mai più potuto sapere nulla di

preciso. Egli riassumeva poi le sue impressioni in questo senso: « Per l'orientamento è facile. Mi preoccupa solo da Varese a Milano. Mi raccomando molto cola le segnalazioni. Per gli atterramenti, mio Dio, non è una cosa normale; però è altrettanto difficile la traversata della montagna, come la traversata del piano da Laveno a Milano. Non vi nascondo che le mie preoccupazioni sono per questa parte. Fareste bene, se fosse possibile, a far tagliare qualche filare di gelsi in maniera di poter trovar un campo ogni 5 o 6 chilometri, sufficiente almeno per una discesa senza accidenti mortali. Per gli atterramenti sui pendii non è che questione di manovra del pilota. Da Briga fin su al Valico si può in qualunque momento di difficoltà ritornare in vol planè fino alla spianata del campo di slancio. Dal Sempione al Gaby le discese non sono pericolose: tutt'al più qualche prato in troppo pendio potrà essere preso alla rovescia. Dal Gaby a Domo, chissà? Vedremo il Monscera. Da Domo a Laveno non è agevole ma è sufficiente.

"Vi sono due grandi questioni: quella dei venti e quella del freddo. Per la questione dei venti siete voi che ci dovete pensare. Io non voglio partire da Briga se non sono sicuro di essere avvertito della situazione precisa aerologica su tutto il percorso, e spero bene che vi organizzerete nel senso di potermi fare dei segnali anche al diversi controlli, di eventuali situazioni pericolose che si manifestassero nelle tratte restanti. Per il freddo è questione mia. Avrà freddo la persona, avrà freddo il motore. Più che il motore avrà freddo l'olio. Ma ho già pensato e all'una cosa e all'altra. Da questa parte tiulla a temere. In ogni modo — vi ripeto — sono ben deciso. Ho telegrafato a Blériot la commissione dell'apparecchio. Blériot mi deve licenziare l'apparecchio l'8 settembre mattina.

"L'8 settembre di giorno, se il tempo è possibile, ne farò il collaudo battendo il record del mondo di altezza. Voi vedrete il record del mondo di altezza sopra Parigi. Ca c'est quelque chose. Alla sera spedirò l'apparecchio per Briga, Voi avrete la bontà di aiutarei per la spedizione delle nostre vetture automobili, e per i trittici, perchè intendo di venire ben organizzato. Duray porterà con sè di che riparare e costruire un apparecchio in caso di avarie: ci occorre un automobile che possa andare veloce, trasportare i meccanici e questi pezzi. Noi saremo a Briga otto giorni prima dell'inizio. Vogliamo studiare ancora bene il percorso. Vogliamo essere sicuri »,

Su queste parole ci lasciammo, nè la corrispondenza con Chavez ebbe più nessun altro carattere se non amministrativo.

Il 9 settembre, chiamati a Briga per accompagnare il conte Jacques De Lesseps, il quale veniva a studiare il percorso con suo fratello Bertrand, ebbimo notizia dai giornali che Chavez aveva preso possesso il giorno prima del movo Blériot, tipo traversata, e lo aveva collaudato battendo di colpo il record del mondo di altezza a 2580 m. Egli aveva tenuto così la sua parola.

La sera l'apparecchio era spedito a Briga.

Ne allora ne di poi fino all'ultimo non vedemmo mai in Chavez l'aviatore che fa professione della sua abilità, ma un uomo dedicato ad un'impresa che aveva uno scopo. Non lo sentimmo mai discutere di regolamenti : dolersi di provvedimenti eccezionali, anche a suo danno.

Non era certamente Chavez uno di coloro che per quanto seriamente disposti a tentare un'impresa, per quanto a quell'impresa votati, circondano il loro pensiero e le loro azioni con quella lieve ostentazione, con quell'accrescitivo esteriore di ogni ano col quale gene ralmente sono tratti a usare coloro che sentono di essere attori di drammi non comuni della vita,

Tre giorni dopo Chavez partiva per Briga e vi arrivava accompagnato dal fido Duray e da Christiaens. Egli non ce ne diede avviso che per domandare subito la vettura del suo Commissario per poter ricominciare l'esame del percorso, essendogli mancate all'ultimo momento le sue vetture.

Il Commissario, poichè si sapeva che Chavez avrebbe disposto di vetture proprie, non era pronto,

Egli stette a Briga così due giorni senza mezzi, në di questo si dolse, che fu largo di espressioni di gratitudine quando al terzo giorno, cioè il 15, egli ebbe Commissario e vettura.

### 100 000

Frattanto sorgevano delle noie col Comitato di Briga.

La popolazione si mostrava avversa, non già all'aviazione in se e alla manifestazione, ma a coloro che si erano messi con zelo alla testa del Comitato svizzero. E per ovviare a questa specie di opposizione popolare, non solo, ma per coprire i fondi che erano stati dapprima assicurati, per un ben inteso senso di grande pubblicità morale senza scadenza a tutta una regione, il Comitato Svizzero aveva lasciato intendere che la traversata avrebbe costituito una settimana di voli continuati a Briga, e aveva pertanto richiesto al Comitato di Milano di cambiare il regolamento della traversata per metterio sul piede della velocità così che gli aviatori fossero obbligati a ripetere le prove o a rimanere sul posto fino all'ultimo giorno del concorso.

Tali richieste fureno respinte, non solo, ma insorse allora una breve polemica fra i due Comitati, quello generale di Milano di organizzazione e quello di Briga, in quanto questi aveva contro il nostro parere organizzara una vendita di biglietti all'ingresso delle tribune.

Il Comitato svizzero alle ripulse ed alle spiegazioni del Comitato di Milano, parve acquietarsi e rinuncio infatti alle pretese modificazioni del regolamento e ai vantaggi che ne attendeva. Era una finta questa tregua?

Il giorno I5 di senembre giungeva a Milano una comunicazione del Comitato di Briga colla quale si accompagnava in originale un decreto del Consiglio Cantonale del Vallese, per cui il 18, domenica, essendo festa nazionale svizzera e cioè il giorno di jeune federal erano proibiti i voli fino a mezzogiorno.

Era ormai due mesi che la Svizzera conosceva la data della manifestazione e il regolamento e che eran corsi

gli accordi col Comitato locale.

Il Consiglio del Canton Vallese era costituito da membri dello siesso Comitato di Briga e da pirenti prossimi di altri membri del Comitato medesimo.

Il decreto del jeune fédéral veniva tre giorni prima dell'apertura del concorso e pochi giorni dopo la vertenza chiusa circa la modificazione del regolamento.

Ognuno deduca il pensiero suo su queste circostanze. Noi protestammo immediatamente di non prendere atto di tale comunicazione e quindi di non passarla agli aviatori, lasciando la piena responsabilità al Comitato di Briga e al Consiglio Federale di quanto faceva e riservando ogni azione per danni morali e materiali che una deliberazione simile avrebbe potuto occasionare. Interponemmo immediatamente anche l'autorità personale del dott. Seiler, che era la potenza del luogo, ma questi rispose non esservi più nulla da fare in argomento, dato il voto del Consiglio Cantonale che nessuno aveva il potere di far mutare.



I fratelli lacuace e Bertrand De Lessepe in ricognizione sul Monscera al rifugio G. D. Ferrari.

Il 9 settembre giungevano, dicemmo, a Briga i fratelli De Lesseps.

La nuova visita di Bertrand e Jacques De Lesseps determinò i Commissari ad effettuare con loro un so-

praluogo al Furgge ed al Monscera.

Da Briga al Gaby trovammo Jacques De Lesseps d'accordo con le impressioni di Chavez. Al Gaby iniziammo con corde e portatori la salita al Furgge : essa fu estremamente interessante perchè forni un criterio del come si presentava dolce all'aviatore la vallata del Sempione dal Valico al Gaby, sotto la maestà del Fletschorn e del Weissmiess, ma giunti al colmo della cella, sono al Seehorn da una parte e il Tschuggmat-(horn dall'altra, sella battuta dal vento a folate, si precentò dinanzi, nelle ombre della sera cadente, un baratro desolato, cupo, eloquente di silenzio, visione paurosa non più di questa terra, ed il prospetto di un'altissima cortina di monti, muraglia nera che dal Pizzo Giezza e dal Piolione, correva alle cime Verosso, d'Aziglio, del Rosso, al Pizzo Busin fino al Pizzo d'Andolla. Era questa la selvaggia parete del confine italiano di Val Vaira, le cui sommità erano di assai più alte del Furgge e nelle quali un poco a sinistra si presentava

incerta una piccolisimma sella, subito al primo scoscendimento del Pioltone: quello il Passo del Monscera a 2100 metri.

Dal Furgge guardando a quel passo, il grande baratro di quattro chilometri da valicare, la piccola sella da indovinare in picna giustezza se pur libera da nebbie o nubi, in quell'ora, in quella solitudine, malgrado la rumorosa compagnia della brigatella, mi parvero un'insormontabile difficoltà.

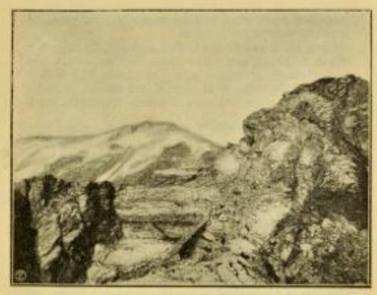
Mi parve un istante che tutto dovesse cadere dell'iniziativa, e che la traversata delle Alpi scendesse per sempre nelle ombre di quel baratro. In tale avvilimento mi stupiva Jacques De Lesseps, che girando intorno lo sguardo, riconosciuto immediatamente il Valico del Monscera, apprezzata ad occhio la distanza e cioè l'apertura della voragine, concluse: «E' tutta questione di motore, di barometro e di bussola. Bisogna che per 3 minuti il motore sappia marciare a 2300 metri senza detaillances, che il barografo funzioni perfettamente perchè non si vada a shanere contro la parete credendo di poterla superare, e che la bussola non sia influenzara dal magneto perchè l'imboccare quella piccola sella laggiù, sopratutto se portati alla deriva da una corrente. trasversale d'aria, non è una cosa facile. » E poi come definitiva conclusione : « Sarà bene anzi di tenersi a 2500 metri. În questo modo saremo più alti delle cime che circondano la sella. »

Nella discesa però dal Furgge al Iondo della Val Vaira per risalire al Monscera, ebbi la visione dello spiraglio. La valle corre trasversale alla direzione Furgge-Monscera cogli stessi aspetti della vallata della Saltina senza crudezze rocciose; in fondo dà come su una balconata: l'altipiano di Bugliaga-Trasquera che si vedeva lassi baciato dal sole e dalla speranza, pianoro popolato di malghe, e di prati verdi: un'oasi pensile, vivida di colori e animata di sorrisi nel baratro oscuro.

La deviazione a sinistra per la Val Vaira per riprendere la Val Divedro sull'altipiano di Bugliaga mi si offerse allora come il vero itinerario definitivo della Traversata delle Alpi, poichè con esso si venivano ad esiminare le gravi difficoltà delle gole di Gondo e le altre di orientamento, di imboccatura e di lungo mantenimento di una vertiginosa alrezza a cui costringeva il Monscera.

Il mattino l'ascesa al Monscera e la discesa a Domodossola mostrarono la possibilità di atterramenti più ospitali da quei lati che non da quelli delle gole di Gondo, ma anche Jacques De Lesseps aveva considerato l'opportunità della deviazione per la val Vaira e risalimmo perciò la Diveria fino a Gondo, al confluente della val Vaira colla val Divedro.

A Stresa lasciammo i fratelli De Lesseps, i quali vin-



La costa del Desso che forma la parete meridionale della Vai Vaira

colavano ormai la partecipazione di Jacques alla traversata alla circostanza di avere l'apparecchio in tempo. Questo era stato ordinato dopo quello di Chavez, sarebbe stato licenziato solamente il mercoledi 14; il giorno dopo, se Blériot teneva la fede e se l'apparecchio avesse corrisposto al collaudo, esso sarebbe stato spedito a grande velocità a Briga.

Jacques ritornato a Parigi non ebbe il monoplano se non parecchi giorni dopo il convenuto e vi sali sopra i 2100 metri.

I giornali francesi che raccolsero le impressioni del-

l'aviatore dopo quell'esperimento, stamparono che egli aveva fatto tutto ciò in preparazione della traversata per la quale si disponeva a partire: ma eravamo già al 18 e noi non lo vedemmo ne avemmo notizie di lui. Non gli era infatti più possibile di presentarsi in tempo.



In quei giorni negli aviatori inscritti e inscrivendi avvenivano cambiamenti notevoli.

Cattaneo di ritorno da Lanark e da Bournemouth si recava a Odessa non senza prima aver ordinato a Blériot un nuovo areoplano, tipo Traversata. Egli inviava la propria inscrizione in termini entusiastici, deciso a tutto tentare e comunicando di essere fortemente organizzato.

Si inscrivevano anche Wiencziers, lo specialista delle Cattedrali, e Paillette che si era rivelato a Rouen e aveva effettuato brillantemente a grande altezza la traversata della baia della Senna.

Wynnalen il giorno stesso in cui avvertiva la sua imminente partenza per Briga, fracassava a Issy-les-Moulineaux il proprio apparecchio preparato da Farman per la Traversata, e Parisot il « fiancé aux roses » concorrendo al premio Desjardins per il primo aviatore che avrebbe atterrato in una piazza di Parigi, atterrava infatti sulla Spianata degli Invalidi, abbattendo un lampione, mandando in mille pezzi l'aeroplano, salvando miracolosamente la propria persona e quella del passeggero.

E Latham confermava poi telegraficamente che il suo nuovo apparecchio non mostrando attitudine alle grandi altezze l'obbligava a rinunziare al tentativo.

Il ritiro di Latham, che noi temevamo dopo quello dal Circuito dell'Est, era diventato quasi certo quando a Trouville, ai primi di settembre nelle gare di altezza, egli era rimasto soccombente non avendo potuto appunto col nuovo apparecchio tipo Traversata delle Alpi superare i 1300 metri di altezza là dove Morane aveva raggiunto i 2500, sorpassati poi due giorni dopo da Chavez, nel memorabile volo di collaudo del suo Blériot.

Quanto a Morane, la sua partecipazione non era che questione di denaro. Associato ad un'impresa di amministrazione di aviatori, egli aveva fatto domandare una forte indennità e una garanzia; ma la inscrizione in tali condizioni gli era stata rifiutata in quanto il Comitato ed i Commissari erano ben determinati di regolare il concorso con criteri esclusivamente sportivi negando ogni garanzia di profitto a chiunque intendesse parteciparvi.

Gli aviatori restavano pertanto ridotti, senza ulteriore necessità di apprezzamenti per parte dei Commissari, ai seguenti :

Chavez, Cattaneo, Wiencziers, Weymann e Paillette.

RR SE

Il giorno 16 di settembre i Commissari si installarono a Briga.

Il primo abboccamento coi membri di quel Comitato sulla vessata questione del jeune fédéral fece comprendere che nulla vi era più da aspettare su un ritorno del Consiglio Cantonale sulla deliberazione presa.

Accomunai la fermezza colla quale mi si diceva molto rigidamente « plus rien à faire » colla vertenza passata e con la composizione del Consiglio Cantonale e dubitai che una volontà e una ragione indipendenti dalla questione del « jeune » imperassero là dentro.

Si confermò allora che i Commissari rifiutavano di prendere atto di una tale deliberazione e che lasciavano al Comitato di Briga di fare una comunicazione simile agli aviatori e di assumere le responsabilità di tutte le conseguenze.

D'altra parte a mali estremi, estremi rimedi.

Chavez, Duray, e Christiaens eran già là: avevano fatto l'ascesa del Furgge, avevano visto, sopra le indicazioni fornite, la deviazione della Val Vaira, erano ben coscienti di tutto il percorso che avevano ormai effettuato parecchie volte. L'areoplano era giunto ed era già montato e preparato: i serbatoi dell'olio e le cannule di immissione del motore erano state tutte strette dall'amianto e ovattate a difesa del gelo: il seggiolino era ordinato come una navicella destinata effettivamente ad

una grande traversata, colla bussola, il barografo, il telaietto della carta natta piena di piccoli disegni, di punti di orientamento: l'aviatore si era fatto uno scafandro con all'interno la fodera tutta di carta di china, l'esterno di seta impermeabile, e fra i due tessuti ovatta ed amianto; un elmetto caratteristico di cuoio e ovatta compiva l'equipaggiamento. Tutto con una cura meticolosa di ogni particolare, con la coscienza dei pericoli.

in modo di superarli.

I tre si erano divisi il compito: Duray al posto di rifornimento a Domodossola: Christiaens alla partenza o
al posto di osservazione sul Sempione. Conducevano
una vita sobria, regolare, severa, anche nella misurata
giocondità della loro concordia, quasi inconsapevoli di
ogni altro: sarebbe stato difficile di sapere ad un estraneo quale dei tre doveva essere che compiva il volo,
ed in fatto vi partecipavano in tre, Chavez costituendo
l'esecutore dell'organizzazione di Duray e di Christiaens.
Erano là pronti, sin dalla prima ora di regolamento.

a spiccare il volo.

La comunicazione diretta del Comitato di Briga aveva toccato precisamente loro, che avevano tutto disposto, che avevano tutto preparato, mentre Weymann, accudiva con Farman ancora al montaggio del suo biplano, e gli apparecchi di Cattaneo, Wienckziers e Paillette arrivavano solo allora sul campo. Non era più il caso di chiedere ciò che non si sarebbe mai ottenuto: la deroga dal voto inconsulto: così pensava anche Chavez.

Era il caso di girare la posizione, e per questo i Commissari sportivi, si trovarono d'accordo, non avendo preso atto della comunicazione del Comitato di Briga e del Consiglio Cantonale, di essere il manino di domenica alla prima ora sul campo di slancio pronti per controllare le partenze che si potessero effettuare agli effetti del regolamento e del premio. Christiaens e Duray avevano confidato di aver disposto uno stratagemma di contro-gerdarmeria e di incendi simulati per poter assicurare, malgrado tutti i Consigli Cantonali, tutti i divieti e tutta la mobilitazione di polizia, la partenza di Chavez alla prima ora regolamentare di domenica.

Si sapeva che non sarebbero stati più di sei o sene i gendarmi, e vi erano una dozzina di giovanoni robusti arruolati da Duray per arrestare i veri gendarmi nel momento che questi avessero voluto arrestare Chavez; e vi era, dietro la linea degli hangars e delle casette del campo di slancio una piccola e miserabile baita di legna nera, su quattro funghi di pietra, pronta ad esplodere petrolio benzina, fumo e fiamme nel caso che l'azione dei contro gendarmi non fosse stata sufficiente e che fosse occorsa una diversione dell'attenzione dei custodi al momento della partenza.

Chavez era dunque ben deciso di partire, nè con questi preparativi era utile di insistere su delle proteste che non avrebbe avuto altri risultati all'infuori di un

raddoppiamento di vigilanza.



Solamente che il povero Chavez, e Duray e Christiaens avevano fatto i conti solamente cogli svizzeri.

Durante il giorno si era notata una vivace discussione tra Weymann, Farman, alcuni giornalisti, e a sera tardi, alle 10. Weymann chiedeva colloquio ai Commissari per

porre questa questione.

e lo ho ricevuto dal Comitato di Briga una disposizione di polizia per la quale domattina sino a mezzogiorno è vietato di partire. D'altra parte i Commissari sportivi mi hanno dichiarato verbalmente che essi non hanno preso atto di tale disposizione che non li riguarda, e che essi saranno domattina sul campo, proni a controllare e ad omologare ogni partenza che si potesse effettuare agli effetti del regolamento e del premio della traversata.

Ora io suppongo che il signor Chavez per la sua organizzazione, per una non efficace sorveglianza della polizia, arrivi domattina alle sei a partire. Io penso di essere pronto domattina anch'io e che il mio apparecchio sia più veloce di quello del signor Chavez. Io riten go quindi che malgrado che io parta dopo il signor Chavez, possa arrivare a Milano prima di lui. Io domando ai Commissari ed al Comitato se, supposto che il signor Chavez arrivi a partire, come ho detto, malgrado il divieto e che io invece disponendomi a partire dopo di lui venga arrestato dai gendarmi, il Comitato

garantisce anche a me il pagamento del primo premio di settantamila lire, siccome cause indipendenti dalla mia volontà e dalla mia possibilità mi hanno tolto di competere al signor Chavez detto premio ».

La discussione su questo punto fu lunga e vivace. Duray, a difesa di Chavez, il quale era già andato a dormire per prepararsi col ristoro del riposo alle fatiche del domani, combatte strenuamente la pretesa di Weymann, opponendogli che egli non era pronto come Chavez, nè come apparecchio, nè come persona e che pertanto la sua presunzione non corrispondeva ad uno stato di fatto. Dal canto mio sostenni che se la supposizione del signor Weymann, di un suo arresto, dopo una libera partenza di Chavez si fosse avverata, doveva il fatto imputarsi a forza maggiore ed esulava dalla responsabilità del Comitato e dei Commissari; ma così non la pensarono gli altri Commissari, e di fronte alle incalzanti domande di Weymann si divenne ad una deliberazione, non unanime, di fare nuove insistenze presso il Prefetto di polizia e presso il Comitato di Briga perchè fosse tolto il divieto pel mattino dopo, o fosse almeno interpretato nel senso di elevare contravvenzioni, processi verbali, applicare ammende e tuttiquegli altri atti che sono abitudinari nei costumi della Svizzera in rapporto ai moderni mezzi di locomozione, senza arrivare ad ostacolare « manu militari » le par-

tenze. L'esito di una tal pratica non poteva essere dubbio, nè concorsero a farlo ottenere diverso le dimostrazioncelle di animi un po' eccitati che si fecero nella piazzuola di Briga alla notizia delle difficoltà insorte, Malgrado tutti i richiami alla ragione ed alla grandiosità della manifestazione, al nessun precedente in proposito, al giudizio che del Canton Vallese tutto il mondo civile si sarebbe formato, non si arrivò che ad una dichiarazione energica da parte del Prefetto di Polizia e del Consigliere nazionale dottor Seiler di opposizione « manu militari » alle partenze, e ad un raddoppiamento del servizio di vigilanza al campo di slancio. Fu detto anzi che in qualche modo una specie di intesa era corsa tra il Comitato di Briga, Farman e Weymann perchè le partenze non avessero luogo la domenica mattina. E si comprende : i ritardatari con ciò non avrebbero perduto quello che Chavez, colla sua ostinata, meticolosa

preparazione e col suo sacrificio aveva guadagnato.

Si giunse così alla deliberazione dei Commissari per la quale non potendosi effettuare le partenze domenica mattina ed essendovi un articolo di regolamento nel quale si diceva che gli arrivi nello stesso pomeriggio a Milano, avrebbero classificato i concorrenti secondo la velocità e non secondo l'ordine di arrivo, si doveva differire a lunedi mattina l'inizio della prova.

Non è quindi a imputare solamente al Comitato di Bri-

ga se Chavez non è partito domenica mattina.

Malauguratamente quella fu, a notizia degli aerologi già scaglionati sul percorso, la migliore mattinata di tutta la settimana. Venuta dopo un giorno di bellissimo tempo, susseguente a un periodo temporalesco, la calma era regnata su tutta la regione montana e sul piano, cosicche essa avrebbe potuto quasi certamente vedere un trionfo senza martirio per l'eroico Chavez, il quale non una parola disse di protesta per i fatti avvenuti che lo danneggiavano in modo atroce.

Levatosi il mattino presto credendo di partire col suo Biériot, egli profittò della inattesa e non gradita vacanza per rifare ancora una volta il percorso in ricognizione e per spingersi sul Furgge e sul Monscera. Egli aveva visto il Furgge, la Val Vaira ed il Monscera sempre nelle condizioni aerologiche le migliori: quel giorno l'aria non poteva essere più lucida e calma e la montagna più suggestiva. Egli ne ritornò entusiasta deciso di passare il mattino dopo per quella via, che era sempre stata la sua fissazione.

Preoccupato che egli avesse senz'altro determinato per l'innerario del Monscera, gli tenni un lungo ragionamento sulla diversione nella Val Vaira, ed egli rispose: « Lo farò se necessario ».

## 200 20

Il lunedi mattina si iniziò quel servizio di informazioni telefoniche ed serologiche, che nella domenica aveva avuto un'ottima prova generale pel versante italiano.

Preoccupato della grandissima importanza che il servizio aveva, alla partenza degli aviatori, mentre il Commissario Sormani si meneva sul percorso per raggiungere il controllo di Domo e i colleghi Rousseau e Visconti si disponevano insieme al cronometrista Marley al controllo delle parienze, io mi ponevo al posto telefonico sul campo per raccogliere le notizie aerologiche

e trasmenerle agli aviatori.

Quel mattino le comunicazioni col Kulm furono estacolate da quello che doveva diventare il leit motif delle comunicazioni telefoniche svizzere: il " brigadier ". Si riusci nullameno ad avere comunicazioni, non si sa se dal cameriere o dal proprietario o dalla direttrice dell'albergo del Kulm, delle condizioni aerologiche in un modo che dinotava quanto meno l'assenza di ogni abitudine scientifica; nulla si sapeva della temperatura, della pressione barometrica, della direzione e della velocità del vento: si continuava a ripetere « calma perfetta, tempo ideale per la traversata ». A che cosa ciò poteva prestarsi, come interpretazione, lascio immaginare, mentre da Domodossola il prof. Gamba mi dava notizie particolareggiate e precise di tempo cattivo, di densa nebbia sul Monscera, di pressioni barometriche sfavorevoli, di vento lieve ma di probabile prossimo aumento di intensirà.

Sul campo non un soffio in un'alba grigia.

I bollemni furono comunicati a Weymann e Chavez

che erano in procinto di partire.

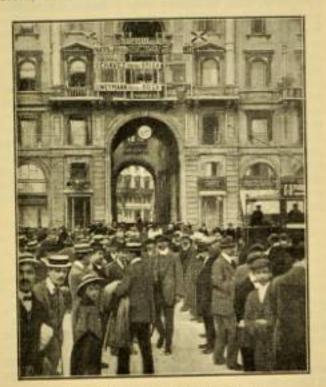
Ricordo che insistetti presso Rousseau, poichè vedevo già il Biériot allineato alla partenza, per far presente a Chavez la possibilità del cattivo tempo a cui andava incontro. Nullameno non avevo potuto che confermargli quanto mi era stato telefonato intorno al tempo dal Kulm

e parve che questo lo decidesse al tentativo.

Ricorderò nella mia vita sempre il momento in cui egli, dopo dieci minuti di quel volo meraviglioso di scalata al cielo sopra le creste altissime d'intorno, lui in una gloria di sole, noi ancora nell'ombra, parve staccarsi dal cielo di sopra al ghiacciaio dell'Aletsch due volte dominato, e attraversando rutto l'ampio anfiteatro dritto verso il Sempione come un dardo scoccato spariva dietro lo sperone del Tunnetschorn sopra il Ganters: e l'angoscia che mi prese vedendo scendere ad una velocità folle, dal Glishorn una vera caterratta di nubi, fluenti, grigie, giù per la cresta della montagna ancora nera nelle penombre rossigne dell'alba, precipitando so-

pra il Valico per risalire lungo i ghiscoi del Kaltwasser fin su al Monte Leone.

Ebbi allora l'impressione che Chavez fosse perduto, e poichè non era stato possibile avere comunicazioni da Schalberg, da Gondo, dal Gaby intorno al tempo che faceva, accorrendo al telefono per ridomandare col



Le segnalazioni in Piazza dei Duomo a Mileno

Kulm la comunicazione interrotta dal solito « brigadier » mi vidi li sorridente la rubiconda faccia occhialuta di persona che mi pareva nota, la quale salutandomi con molta cerimonia, tenendo aperta fra le mani una cartina delle isobariche europee mi tenne questo discorso:

"Voi vedete nel Portogallo una molto debole depressione trasversale che va fino alle Baleari, nella Russia Europea orientale un'alta pressione che va fino ad Arcangelo: le isobariche sono tutte costanti nella direzione di nord-ovest, sud-est: il tempo è magnifico e ideale per la traversata delle Alpi: voi siete fortunati ».

Ravvisai subito in quella faccia il prof. Maurer il quale aveva forse voluto rimanere al campo di stancio per godere dello spettacolo delle partenze, lasciando a gente d'albergo il difficile compito aerologico al valico, non accorgendosi neanche dal campo stesso di ciò che aveva fatto il terrore della nostra vista: così, tutto sorridente, quasi invidioso della fortuna degli aviatori, mentre forse Chavez si trovava nel turbine della morte...

lo non seppi che correre dal Presidente del Comitato svizzero che si trovava sul campo di slancio, per protestare contro la condotta del prof. Maurer. In quel momento il monoplano di Chavez ricompariva sulla cresta dello sperone del Glishorn e discendeva in un terribile volo plané a capo fitto, sin quasi all'altezza del Rodano per ritornare ad atterrare, superbo di precisione e di calma, sopra un prato attiguo al campo di slancio, il cui piano non sarà stato più largo di 20 m. e più lungo di cento.

lo ero sollevato.



Chavez non disse nulla subito delle sue impressioni. Fu come sempre riservato in quella calma imperturbabile che gli ha valso il ritorno nel volo memorabile, nelle furie della tempesta.

Egli corse a Domodossola con l'automobile per rifare ancora una volta il percorso e per ritornare con Duray e Christiaens.

Vi assunse una incrollabile fiducia sull'organizzazione dei servizi aerologici sul versante italiano e, non fidandost più delle notizie che venivano dal Valico intorno alle condizioni atmosferiche, decide d'accordo con Duray, che Christians sarebbe rimasto sul Sempione per stabilire quando la nuova partenza dovesse aver luogo.

La giornata di lunedi fu pessima: fu procellosa anche su tutto il percorso italiano, come ce la dipingevano le perseveranti comunicazioni telefoniche degli Osservatorii aerologici. Nessuna partenza dunque per quel giorno, dopo un tentativo di Weymann che valse a dimostrare il suo cuore saldo alla prova e le ali ancora incapaci al cimento.

Il suo apparecchio non era pronto : dunque non aveva corrisposto nel fatto alla supposizione sulla quale si fondava la deliberazione dei Commissari di sabato none.

Agli altri aviatori mancò il cuore e la mente, chè le loro ali eran valide, sorelle come erano a quelle di Chavez.

La sera, raccolti al consueto tavolo appartato, Duray, Christians e Chavez, questi fece a me, un poco trepidante di interrogarlo per sapere se esso sarebbe ripartito dopo la terribile prova del mattino, questo racconto.

"Sono partito stamattina sull'informazione che al Valico c'era calma: sapevo dai bollettini che in Italia sarebbe stato cattivo tempo. Avevo l'intenzione di atterrare sul Valico se il tempo mi avesse impedito di proseguire, e profittare dei termini di regolamento per ripartire di la nella giornata, o nel mattino dopo, non appena l'atmo-

sfera me l'avesse permesso.

"La scalata al cielo nelle spirali, come avrete potuto vedere, è stata rapida. Tutto andava a meraviglia. Fino a 1800 m, non un soffio. Quando fui a duemila passando a fianco dell'enorme distesa di ghiaccio dell'Aletsch - voi dovete aver avuto l'impressione che io ci sia passato sopra - cominciai a sentire del colpi di vento di fianco. Continuai a manovrare gli equilibratori per raggiungere almeno i 2200 metri : quando vi fui anraversai l'anfiteatro che mi si offriva sotto dirigendomi sul Sempione, valicando la cresta del Tunnetsch, Sopra la vallata del Rodano vi era già una forte corrente di fianco. Il lancio di un pallone pilota ce ne avrebbe avvertito. Dovevo stare molto attento per tenermi in equilibrio e mantenere, anzi guadagnare sempre più in altezza. Il motore a 2300 metri rendeva nutti i suoi giri come ai 900 donde ero partito : la lubrificazione, mercè la fasciatura d'amianto e l'ovatta dei tubetti, procedeva regolarissima: io non avevo, riparato com'ero, nessuna sensazione di freddo,

"Valicando lo sperone vidi l'albergo sul Sempione in una strana finestra costituita da due strati di nubi cenerognole, dei quali il più also pareva immobile, il più basso che scendeva dalla cresta delle montagne a destra fluiva

velocissimo sono al Valico per risalire a raggiungere lo strato superiore sul ghiacciaio del Kaltwasser. Volli superare la strato superiore delle nubi e mi alzavo gradatamente per raggiungere i 2500 metri. Le nubi mi avevano data l'illusione di una materiale circoscrizione ad esse delle correnti aeree, ma i colpi d'aria si facevano più frequenti e non erano ormai più solamente di fianco, ma-

provenivano da tutte le direzioni.

Quando fui a 2500 m. e credevo di poter sorpassare lo strato di nubi superiore e il Valico e vedevo già dei cavalloni di nebbie nere al di là, che mi toglievano ogni vista della via da seguire, mi sentii preso in una forza formidabile : prima fui gestato giù di 60 metri in un colpo, e vi confesso che doveni ben stare aggrappato al volantino del Biériot e rigido sul seggiolino perchè l'areoplano non mi stuggisse di sono. Poi fui risollevato di un centinato di metri portandomi sul ghiaccio del Kaltwassern, Confesso che là dentro, in quel turbine che urlava, perdetti un istante la padronanza dell'apparecchio i esso era un giocanolo, un fuscello. Mi pensai perduto. Nullameno arrival a girare a sinistra sul Kaltwasser shattuto fuori dai confini della corrente dalla violenza della corrente ssessa. Superai la cresta del Tunnetsch e il resto dell'avventura lo sapete.

"Ho deciso di non più fidarmi delle comunicazioni del prof. Maurer o de' suoi incaricati, Quando c'è di mezzo la vita è folle di agire così. Metterò Christiaens al Sempione: sarà lui che mi dirà se il Valico e il resto della vallata saranno in condizioni da potervi effettuare il volo. Perchè il tentativo di stamane mi ha convinto che la traversata è fattibile per l'apparecchio, pel motore, per la persona. E' tutta questione di saper conoscere il tempo che fa; e se in condizioni così eccezionali e terribili mi sono potuto salvare, in condizioni normali la

travecsata delle Alpi è cosa sicura.

« În ogni modo vi dò stassera la mia inscrizione per la partenza domani mattina. Sono deciso a ripartire il

Come dominio dell'uomo sugli elementi, il volo di lunedi manina fu, se possibile, ancora più grande del volo stesso col quale Chavez compi la traversata.

Il martedi, 20 settembre, nevicò sino ai 1800 m. Dappertutto intorno al Sempione ed in Italia il tempo fu

pessimo. Pioggia e vento.

Chavez ne approfitto per domandarmi di rifare il percorso del versante italiano, perche aveva ancora dei dubbi sulle difficoltà di orientamento che potevano essere creati dalla Valcuvia e da una direzione Varese-Como anzichè Varese-Milano.

Questo nostro viaggio in automobile fino a Stresa, in torpediniera da Stresa a Laveno, in automobile ancora da Laveno a Varese e da Varese a Milano, fu galo e fu caratteristico come ricognizione delle segnalazioni di orientamento, fumate, bandiere, teloni, che erano di-

sposte lungo tuno il percorso.

La sera il tempo imperversava, ma egli volle ritornare immediatamente a Briga, perchè era deciso di ri partire il mercoledi se appena il tempo si fosse rimesso, Il barometro segnava infatti un aumento di pressione. Egli dormi nella vettura-letto dell'espresso del Sempione. Quando scendemmo a Briga, all'alba, il cielo era rischiarato; ma su a circa 2300 m. le nubi correvane da cresta a cresta, abbattendosi contro queste, valicandole, ridiscendendole ad una velocità folle.

" Nulla da fare stamane " - disse Chavez, Infatti per tutta la giornata durò un vento indiavolato che si intensificò fino alla forza dell'uragano nel pomeriggio pieno di sole. Egli non era preoccupato. Rifece, rella mattinara, in automobile, il percorso, Risali il Furgge: rivide la

Val Vaira.

Verso sera fu col suo commissario, con Christiaens e con me al giuoco delle bocce, fu gaio come un fanciullo in vacanza. Il giorno prima della partenza, il giovedi giornata cruda di freddo, chiusa nel meriggio da una tormenta di neve fin sui primi contrafforti che avevano le loro propaggini sul campo di partenza - egli fu sempre di lictissimo umore.

Era così poco in tensione, che aveva l'animo di apprezzare quella che egli chiamava la calma degli altri, sopratuno secondo lui quella di noi Commissari, contro

i rovesci del tempo.

La sera tardi parve, dalle notazioni barometriche e dalle deduzioni delle notizie aerologiche che avevamo da tutto il percorso, che il mattino seguente dovesse essere propizio alla partenza. Egli però non era di questa opinione. Temeva ancora per il vento ed a qualcuno che gli aveva accennato alla decisione di Weymann di partire il venerdi mattina ad ogni costo poichè considerava il suo apparecchio, colle modificazioni portate da Farman, ormai capace di sostenerlo nel volo, rispose: "Demani Weymann non partirà. Domani è venerdi, ed egli è superstizioso". Non so se egli lo fosse; certo non mancano quelli che rilevano essere egli arrivato a Briga il 13 e partito di venerdi.

Però quella sera egli aveva una preoccupazione. Il suo barografo non funzionava più regolarmente: gli mancava l'inchiostro nel pennino. Poichè insisteva sull'importanza di questo, che a profani poteva sembiare un piccolo dettaglio, ne facemmo cercare dappertutto ed inviammo un automobile in piena notte fin su al Valico per domandarne al prof. Maurer: invano.

### 989 S99

I Commissari alla partenza dicono che all'ano di apiccare il volo, egli era un po' preoccupato di questa situazione anormale del suo barografo.

Si sa che prima di partire egli volle ancora personalmente riconoscere il percorso: si sa che egli valicò il Sempione, il Furgge e deviò per la val Vaira sboccando sull'altipiano di Bugliaga-Trasquera, in quella deviazione che si era presentata come l'itinerario ideale della traversata.

Egli disse poi che non aveva sorpassato il Monscera per l'opposizione dei venti turbinosi e improvvisi. Si sa che egli parve sorpassare il posto di rifornimento a 4 chilometri a sud di Domodossola, ma che poi discese nel breve prato col più superbo dei suoi voli planés, giù a capolino, quasi a conficcarsi nella Croce di Lorena che Duray aveva steso sul suolo come segnale di atterramento; si sa che a una diecina di metri dal suolo lo si senti rimettere l'accensione per raddrizzare l'apparecchio ed atterrare: si vide in quel momento un'ala ripiegarsi, e l'aeroplano precipitare: si sa che tra i rottami si è sco perto il pezzo, numerato 547, di attacco alla fusoliera dell'ala ove s'era ripiegata, con segni evidenti di rottura precedente, rappezzata alla meglio con chiodi.

E' noto che egli visse ferito della stessa angoscia che prese tutti, che dolorò nel dubbio della vittoria di Weymann; che gioi del suo abbandono, che fu grato del premio egualmente conferito.

Si sa che Chavez ferito fu ostensibile a tutti in vita... che il lunedi, vigilia di morte, il fullit botre le champagne secondo una frase di Duray...

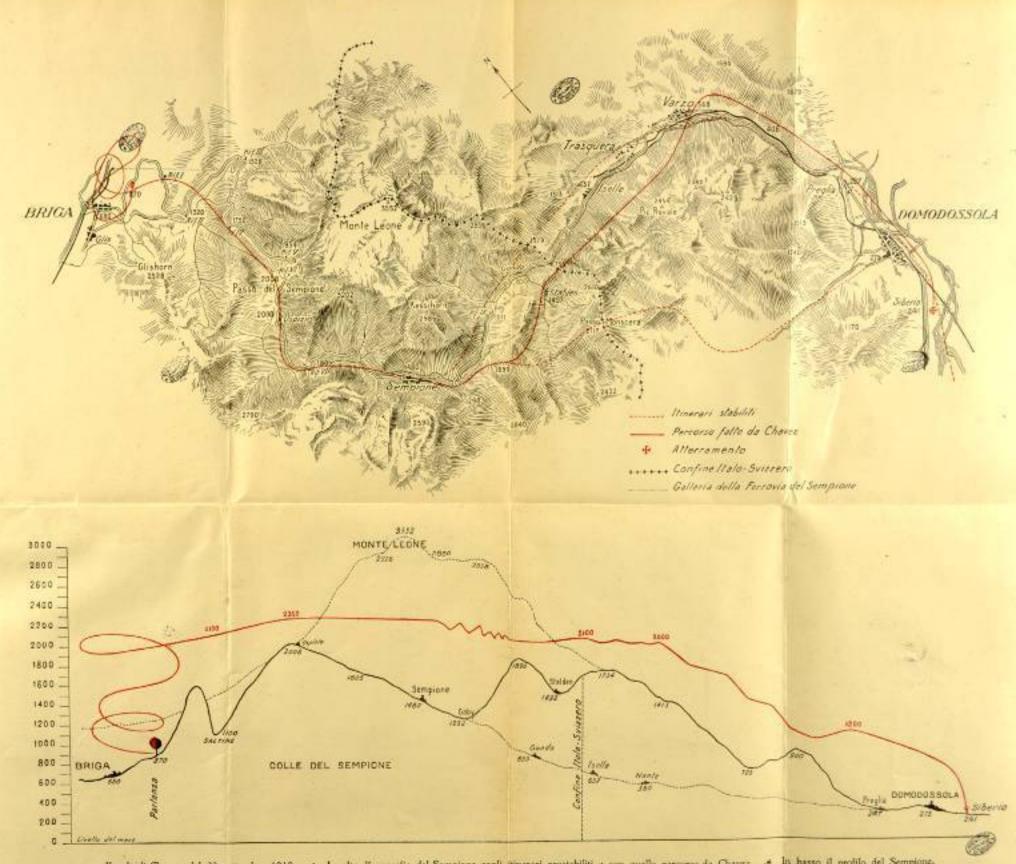
La traversata delle Alpi era validamente compiuta, ma la sensibilità degli umani compiva il tragico fato uscito forse dalle mani inconsapevoli di frettoloso artigiano...

Arturo Mercanti.



IL VOLO CHE VALICÒ LE ALPI





Il volo di Chavez del 23 settembre 1910. 🖈 In alto l'orografia del Sempione cogli innerari prestabiliti e con quello percorso da Chavez. 🗈 In basso il profilo del Sempione. La linea rossa indica il volo fatto da Chavez ira le cime delle Alpi.



li campo di partunca a Brigamberg a 900 matri di sittitudina

E

### ASPETTANDO LA PROVA

Briga, 15 settembre.



Ultima intentance di Chavea

n giovane sbarbato, serio, pallido, in un elegante abito sportivo, si aggira negli aspri sentieri della montagna, osservando l'aria e consultando un barometro registratore. E' Chavez, il primo concorrente alla Traversata delle Alpi in aeroplano che sia giunto finora sui luoghi.

leri si arrampicava dalla parre di Briga; iersera ha attraversato il Sem-

pione col diretto delle nove; stamane è partito alla ricerca di possibili luoghi di atterramento al di qua delle Alpi; alle undici correva in automobile sulla riva occidentale del Lago Maggiore, questa sera dorme a Domodossola e domani, se il tempo lo permetterà, farà l'ascensione del Pizzo Pioltone e percorrerà il passo del Monscera.

- E' necessario che lo veda e ricordi esattamente

tutte le caratteristiche del paese sul quale dovrò volare — ci diceva egli stesso ieri a sera durante una sosta nel quieto albergo di Briga.

— La fisionomia di un pacsaggio si trasforma molto allo sguardo quando è visto dall'alto?

— Moltissimo. Le montagne specialmente. Si appiantiscono, diventano tutte eguali. Se non mi preparassi bene mi troverei qui in un gigantesco labirinto di roccie e ghiacciai senza uscita. Ho già percorso una volta la strada del Sempione in automobile, ma non basta. Ho rinunziato a due importanti concorsi d'aviazione per avere il tempo di studiare con cura questo itinerario. Attraversare le Alpi! E' una prova seria, ma affascinante.



Conversando, camminando, viaggiando, in treno e in automobile, Chavez consulta amorevolmente il suo barometro per constatarne la esattezza. Egli conosce già meglio di una guida l'altitudine di tutti i paesi, di tutte le stazioni, di tutti i villaggi della regione. Il suo è un barometro perfetto, chiuso in una scatola d'alluminio, leggerissimo, da aeroplano.

— Dopo il motore — esclama l'aviatore mostrandolo — è questo l'organo più geloso dell'aeroplano. Se si guastasse, pensate! Non capirei più niente. E' per questo che non lo lascio mai un istante. Ho constatato il suo perfetto funzionamento nei miei ultimi voli di altitudine, voli che ho fatto appunto per prepararmi alla Traversata delle Alpi.

Splendidi voli. Avete il récord mondiale dell'alrezza.

 Si, ma altro è salire a 2600 metri per qualche minuto, ed altro è fare tutto un viaggio a quelle altitudini. Quello che mi preoccupa è il freddo.

- Perchè?
- Perché si gela l'olio, e la lubrificazione del motore diviene irregolare; ho già osservato un principio di congelamento d'olio a 2000 metri, e notate che feci quel volo in una giornata calda. Se l'olio si gela il motore si ferma.
- Avere preveduto questa possibilità? Cosa fareste in caso d'una panna di motore?
  - Cercherei di atterrare alla meglio dirigendomi



Pantrama di Briga col campo di stancio-

contro qualche piano inclinato, o sopra dei cespugli, in fondo alla vallara. Se non si urta con la punta dell'ala sulla parete di roccia, è possibile diminuire il pericolo di un atterramento involontario. Si potrebbe rendere qualsiasi discesa facile se si inventasse il modo di dare un colpo di marcia indietro all'ultimo momento. L'aeroplano si poserebbe come una farfalla anche sugli scogli.

- Non sarebbe possibile, trovare questo modo?

- Eh, se si atterra all'improvviso vuol dire che il motore non va più avanti, e ranto meno può andare indietro. Ma certo è che l'aeroplano è suscettibile d'importanti modificazioni che lo rendano più sicuro. Finora non sono state studiate. L'aeroplano è ancora, presso a poco, come venne inventato. La macchina è la stessa. Sono gli uomini che vi stanno sopra che hanno fatto progresso. Oggi alle scuole di aviazione si vola anche col vento, e un nuovo pilota ne sa più di quel che ne sapesse il più esperto aviatore un anno fa.

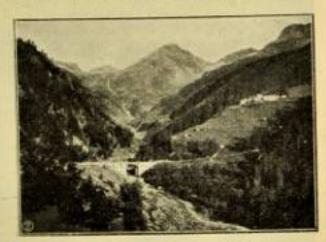
— E' molto tempo che vi siete dedicato all'aviazione?

— No. M'interessai a questo sport l'anno scorso a Reims. Chiesi a Paulhan di accettarmi come meccanico-amateur, quando Paulhan si uni a Farman, e andai con lui, a mie spese, a Blackpool durante il primo circulto inglese. Poi entrai nella scuola Farman, e quest'anno nel concorso di luglio a Reims, montai per la prima volta l'apparecchio Blèriat. Al secondo volo salii a 1200 metri.

# CHENG THE CO

- Per traversare le Alpi v'innalzerete prima alla massima altezza sul punto di partenza?
- No. Avrete osservato che il praticello dal quale partiremo sta a ridosso, quasi, di un grande sperone del Sempione, a destra della stretta valle della Saltina. Lo sperone è alto circa 1500 metri. M'innalzerò con giri concentrici quanto basta per passare sulla sua spalla, e seguiterò a salire in viaggio, dirigendomi sopra il Colle del Sempione, che è a 2098 metri. Mi terrò ad un duecento metri dal suolo, e quando volerò sull'hòtel e sull'Ospizio sarò quindi a circa 2200 metri d'altitudine. A poco a poco dovrò innalzarmi ancora di altri cento metri per volare sul passo di Monscera, che è a 2106. Da li comincerà la discesa. Attraverserò Domodossola a otto o novecento metri.

- Non passerete dunque sulle gole di Gondo?
- Le eviterò, se sarà possibile. Voglio fare l'ascensione del Pizzo Piolione appunto per riconoscere la nuova strada che intendo fare. Sei ore di ascensione; sei ore di marcia faticosa....
  - Per poter volare!
- Che volete, bisogna conoscere bene i luoghi.
   E le migliori carte non bastano. Debbo disegnarmi una carta mia, speciale, nella quale segno tutte le carat-



La atrada del Sempione presso Bernad

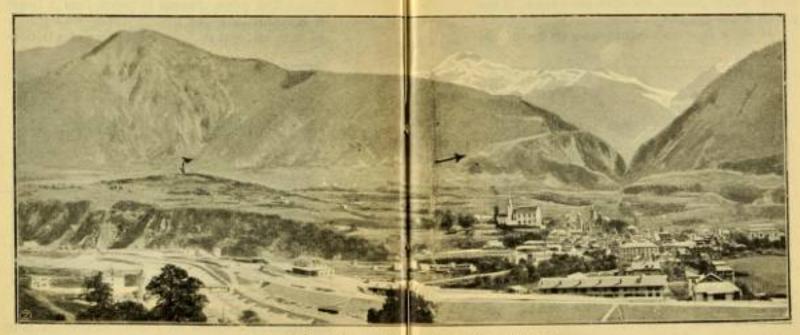
teristiche, tutte le cose che possono servirmi da punto di riconoscimento: la forma di una roccia, un prato, il profilo di un ghiacciato, il campanile d'un villaggio... E' una carta che sorprenderebbe molto un geografo.

Chavez si prepara con calma e con metodo. Egli ha una idea chiara delle difficoltà immense e dei pericoli terribili che affronta, ma dimostra una sicurezza raccolta e tranquilla; sa accoppiare lo studio all'audacia, sa fissare un programma all'eroismo. Comprende, come egli modestamente ha detto, che = se l'uomo è arrivato a possedere le ali dell'aquila non ne possiede

gli occhi «. Chavez ha finora grandi probabilità di riuscita.

Latham, che fu il primo a firmare il contratto d'iscrizione, ha dovuto rifirarsi a causa del suo motore, che al disopra di 1200 metri non funziona più regolarmente. De Lesseps pure, che aveva cominciato una sel'apparecchio è già arrivato alla frontiera svizzera
 Paillette, che si dice arrivi a Briga domani, Wiencziers e Cattaneo.

Catraneo arriverà in automobile e comincerà anche lui uno studio accurato dell'itinerario, al quale si è andato già preparando sulle migliori carte della regio-



Panoruma di Briga, toi campo di siame e l'imbocco dalla salle della Saltina

ria preparazione, non può concorrere perchè la casa Blériot non può consegnargli in tempo un apparecchio nuovo. Di Aubrun, il vincitore del secondo premio del «Circuito dell'Est», non si hanno notizie.

Rimangono, come partenti quasi certi, oltre Chavez: Weymann, il quale piloterà un Farman di nuovissimo modello, di cui si dicono meraviglie, e che il Weymann stesso ha provato con successo lunedi scorso ne. Egli pure ha una grande confidenza nel successo, e non sarà certo l'abilità e l'audacia che potranno mancare al nostro valoroso campione. Sarà un avversario terribile per tutti i concorrenti. Parla del pericolo con la sua abituale e sorridente noncuranza:

 Se il motore si ferma? — diceva ieri ad un amico — ebbene, se ai ferma io cado a posurmi sugli alberi. Ho osservato che gli aviatori che cascano sui boschi non si fanno mai niente.

Intanio si lavora attivamente ai preparativi. Il campo di partenza — così piccolo agli occhi di chi conosce
gli aerodromi, piccolo come un tappeto verde — è già
cinto da un'alta barriera. Gli hangars, cinque vasti
hangars, sono quasi finiti. Le tribune sono costituite
da tanti banchi paralleli, che sembrano i banchi di una
grande scuola sull'erba.

In also le vette sono ostinatamente avvolte in folte



L'Ospigio del fiempione al valuo

nebbie violastre, le quali non permettono ancora di provare le segnalazioni eliografiche.



Otti eliografi militari, di ultimo modello funzionati da drappelli alpini, trasmetteranno istantaneamente le notizie da monte a monte. I voli saranno così seguiti senza interruzioni dalle vedette, e da Briga a Milano si conosceranno istantaneamente le loro fusi. Appena il tempo schiarirà, verrà eseguita la prima esperienza di telegrafia ottica sul Calvario di Domodossola, dove un impianto è già fatto.

Oltre alla nebbia, un altro ostacolo grave è il vento. Ma normalmente il vento soffia nelle gole alpine in determinate ore del giorno, e alla prima mattina la



Gondo al termine delle guis A destra shuces de la Val Varra di dove è molto Chaves

calma vi è quasi assoluta. Però, il Consiglio Federale dei Vallese, adunatosi avant'ieri, ha deciso di proibire i voli nella mattina di domenica. Peggio per gli aviatori se più tardi l'atmosfera è agitata.

Perchè il governo del Vallese ha proibito i voli nella martina di domenica? Perchè è festa, e nel Vallese si è religiosi e si santificano le feste. Per veder volare, i pii abitanti rischierebbero di perdere la messa. Qualche maldicente osserva che se gli aeropiani salpassero nelle ore calme ma mattutine, mancherebbe ai tourtites qualstasi scopo per accorrere domenica a Briga....

E' probabile quindi che l'ardua prova cominci lunedi.



L'anteriore Chaver, intiente a Daray e Cristianes enteranse in automobile attesrerse il ettinggio del Sempone dope a vere riconnaciato con l'escaratore algina il passo del Morsecra attraverso il Furera che è la sella che si veste nello s'embo



Il tameso "ravin" della Saltina, dil'imbocco della vallata presso il numpo di siancio a llriga

-1

### I PREPARATIVI NEL VERSANTE ITALIANO

Domodossola, 16 settembre.

elle prime ore della sera, sulla vetta boscosa del Calvario che sovrasta Domodossola, si vedeva scintillare ad intervalli una fulgidissima siella, una specie di occhio di faro visibile per tutta la vallata.

Era un apparecchio di telegrafia ottica impiantato per le segnalazioni dei voli

attraverso le Alpi che faceva le sue esperienze notturne.

Dieci eliografi sono già in posizione sopra le vette da Domodossola al confine svizzero e possono funzionare anche nella bruma. Sono macchine del più recente modello impiantate con rapidità ammirevole da un distaccamento del genio arrivato da Piacenza.

Al sole operano per mezzo di specchi parabolici, e di notte funzionano a luce ossidrica prodotta da una combinazione di acetilene e di ossigeno. Due di questi apparecchi sono sul Calvario, due sullo Spino, otto chilometri ioniano verso la valle del Monscera, due altri sono al passo del Monscera a nove chilometri dallo

Spino.

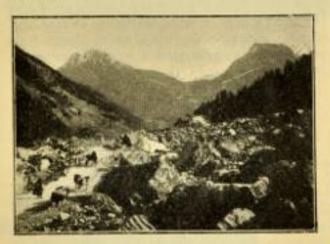
Un'altra linea di segnalazioni eliografiche serve la Gola di Gondo. E' noto che gli aeroplani hanno la scelta fra la via del Monscera e quella di Gondo. Per questo secondo itinerario, due eliografi sono stabiliti alla costa della Colmine, sopra Crevola d'Ossola, e due a Trasquera, il villaggio stranamente arrampicato sulla gola e per il quale passa una delle strade carrozzabili più singolari del mondo, una strada pensile che unisce due villaggi, ma alla quale non si può giungere dalla via nazionale se non portandovi la carrozza smontata a dorso di mulo. Al confine svizzero si fermano le segnalazioni ottiche. Con altre tre stazioni eliografiche si arriva a Briga, ma le autorità svizzere non ne hanno permesso l'impianto e non hanno creduto opportuno di fare l'impianto per loro conto.

Le stazioni telefoniche sono a Crevola, a Gabbio, a Varzo, a Iselle e a Paglino che è sul confine. Ma disgraziatamente questa linea non potrà essere collegata dal lato svizzero; basterebbero due chilometri di filo e un permesso delle autorità cantonali per farlo. I due chilometri di filo sono pronti, ma il permesso è stato negato alle ripetute richieste del Comitato italiano. Da Briga a Domodossola si comunicherà alla meglio servendosi alternativamente del telefono e del telegrafo. Si ignorano i preparativi per le segnalazioni fatti dalla parte svizzera.

Il servizio sanitario è già organizzato: tutti i medici della valle presteranno il loro concorso,

La guida Dorsatz, che ha 76 anni e che ha scalato 106 volte la vetta del monte Leone, andrà di sua iniziativa a piantare due bandiere bianche sulla spalla del monte per segnalare la rotta. Le guide che conoscono le fariche e i rischi delle ascensioni parlano con grande ammirazione, quasi superstiziosa, dei prossimi voli che sorpasseranno quelle loro vette così difficili a conquistare.

Molte segnalazioni di rotta saranno fatte per mezzo di fumate. Si accenderanno poi delle composizioni piriche in uso nell'esercito per simili scopi. Nel passo di Monscera si faranno grandi fuochi di punte di pino che danno un bel fumo candido visibile sullo sfondo escuro dei monti.



Nelle gale di Gondo

Il tempo migliora rapidamente e forse domenica potrà essere favorevole alla grande prova aviatoria.

Ma rimane sempre la curiosa protbizione delle autorità del Cantone del Vallese a lasciar partire gli aviatori nel mattino di un giorno di festa.

Un comunicato ufficiale dell'Agenzia Stefani infatti annuncia:

« Con provvedimento odierno il Governo Cantonale del Vallese na vietato l'inizio del raid aviatorio prima delle ore 16 di domenica, adducendo come ragione di rispetto al riposo festivo. Il programma rimanendo così cambiato e temendosi le protesse dei concorrenti, il Comitato domese, a mezzo del sindaco di Domodossola, cav. Samonini e dell'on. Falcioni, deputato dell'Ossola, inviò al sindaco ed ai consiglieri federali di Briga una protesta, invitando il Governo Cantonale a revocare l'ordine ».

E' strano! Quante cose si proibiscono nel paese della libertà! C'è anche la proibizione di annaversare il Sempione in automobile in un tempo inferiore a quattro ore. Per la circostanza le automobili-staffette saranno autorizzate a impiegarvi due ore e mezzo. Questo limite potrà seriamente imbarazzare il servizio di sorveglianza e di scorta.



Il villaggio del Sempione serso il valioni



But gothe stel Monucers: la Val Vaira

III.

### IL CIMENTO

Brigg, 17 settembre.



the acregitions

on si può pensare con calma al fantastico volo che si prepara.

A mano a mano che le ore trascorrono e che l'istante della parrenza si avvicina, noi sentiamo stillare un'ansia inesprimibile nel nostro entusiasmo e nella nostra ammirazione, Questa notte gli aviatori che si accingono a superare la magnifica e territhe arriva a Brigasherg bile prova, forse dormiranno tranquillamente, come dormi Blèriot alla

vigilia della storica traversata della Manica; ma certo non dormiremo noi, semplici spettatori oppressi dall'emozione dell'attesa.

Mai la montagna ci è apparsa come ora immane, formidabile e ostile. I quaranta chilometri di tragitto da valico a valico, fra Briga e Domodossola, offrono gli aspetti più spaventosi di quella immensa tempesta

di rocce e di ghiacci che è l'alpe.

Appena gli aeroplani, levatisi a larghi giri sul piccolo prato di partenza, si saranno lanciati al di sopra
della spalla del primo contraforte tutta folta di
abeti, difficilmente troveranno uno spazio ove
posarsi se il motore si stanca o se un turbine di vento
li investe. Da quel momento, fermarsi può significare
la catastrofe. Nel volo è la sola salvezza. Il viaggio
diventa una fuga sopra un paese nemico. Ogni scoglio,
ogni ripa, ogni burrone sono una minaccia. L'aria stessa, rarefatta e gelida, cela un pericolo. Il pulsare del
motore e il palpito del cuore dell'uomo che lo dirige
vivranno una stessa vita.

Non so se si potrà domandare di più all'aviazione. Certo non si può domandare di più all'audacia umana. Questa si commuove e si esalta e si spaventa. E' appunto un aspetto di sfida che ha questa prova, una sfida suprema fra l'uomo e la natura nel più aelvaggio e grandioso dei suoi effetti. L'uomo mette per posta la sua esistenza. Vincere o morire è veramente il motto di questi eroi.

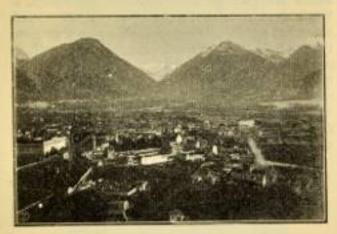


Pensare, sui profili titanici ed inaccessibili della montagna, sullo sconfinato tumulto delle creste, nell'aria tersa, nell'infinito spazio luminoso, ad altezze che l'aquila ignora, a migliaia di metri dal buio fondo dei burroni e dalle gole scroscianti d'acqua, pensate a quell'atomo che passa, punto quasi invisibile, bianco al gran sole, bianco come un fiocco di neve strappata alle vette silenziose, solitarie, candide, e portato da una volontà misteriosa. In pochi minuti, rapida come freccia, la minuscola cosa sorvola le immense moli di granito che scalano il cielo con le loro vette nude e scoscese, sorpassa le barriere più grandi e paurose che

abbiano mai separato due paesi. C'era voluto il concorso di due nazioni, il lavoro di migliais di operai, lo studio di venti anni per scavarle. L'aeroplano le salta. Porta in Italia il primo uomo dalle vie del cielo.

Lo spettacolo che noi vedremo ci fa palpitare al solo immaginarlo. La nostra ragione si chiede se valga la pena che degli uomini arrischino la vita per attraversare dei monti. Ma la ragione ha forse torto.

Sono le difficoltà superate che fanno grande la vit-



Domodosseta

toria. È in questo caso noi sentiamo oscuramente che il tentativo non è inutile, anche non dovesse servire che come una lezione di eroismo. L'uomo che si librerà domani sugli abissi delle Alpi, che spazierà ad ali tese sullo afondo solenne dei ghiacciai del monte Leone e del Fletschhorn sarà seguito appassionatamente perchè porta in alto qualche cosa di noi stessi, perchè rappresenta l'umanità intera. Noi ci sentiremo fieri del suo ardimento, felici della sua vittoria. Con quell'atomo che passa sospeso nel cielo, passano i sogni, le idealità, la poesia del mondo. Si può arrischiare la vita

per la bellezza di un simile trionfo. I nostri voti accompagneranno fervidamente quei voli che hanno la viriù di farci sentire migliori e più forti.

I rischi sono enormi, ma le avanguardie sono sempre in pericolo. La difficoltà di trovare durante tutto il percorso montano un punto ove atterrare in caso di bisogno, è aggravata dal fatto che, a causa delle grandi altitudini alle quali il volo si svolge, non sarà possibile agli aviatori di sollevarsi sulle spalle dei monti ad una altezza che permetta di scegliersi un atterrissage. È noto che un aeroplano, scendendo senza motore, può percorrere una distanza eguale press'a poco a tre volte l'altezza dalla quale scende. Se un aeroplano trovandosi, per esempio, a mille metri dal suolo ha una panna di motore, può scegliersi un posto di atterrissage in un raggio di tre chilometri. Attraversando le Alpi, gli aviatori dovranno forse tenersi a meno di duecento metri dai passi più alti, e non avranno quindi che seicento metri di raggio nei quali posarsi.



Weymann vorrebbe tentare di elevarsi addirittura a più di tremila metri per poi attraversare le Alpi in linea retta senza curarsi di valichi e di valli. Ma è difficile che la temperatura gli permena di raggiangere questa altitudine. Si teme che anche a duemila metri l'olio del motore possa congelarsi. Chavez, per prevenire questo congelamento, ha fatto fasciare i serbatoi e i tubi del suo apparecchio con striscie di amianto e striscie di lana.

Povero Chavez! E' di cattivo umore per la proibizione delle autorità svizzere, che non vogliono si voli nella mattina di domani.

- Il tempo si guasta; - ci ha detto - fa troppo

caldo; i montanari credono che lunedi pioverà perchè non tira tramontana.

E' tornato stasera dall'avere asceso il passo del Monscera.

 Avete trovato il Monscera migliore delle gole di Gondo? — gli abbiamo chiesto.

- Vi tirava un vento feroce. Erano le undici. Più



Ingresso al campo di siancio a Briga-

tardi, nel pomeriggio, anche nella valle d'Ossola il vento era forte. È il vento deve soffiarvi normalmente; ho osservato che tutti gli alberi sono inclinati verso sud. Non si può partire che all'alba. È domani mattina avremo forse gli hangars piantonati dalla gendarmeria. E' ridicolo!

- Non tenterete di partire egualmente?

- Ma...

L'espressione dei suoi occhi ha detto: forse sl.

- A che ora sarete nell'hangar?
- Alle cinque e mezzo.

Non si crederebbe a vederlo, che questo giovane, quasi un ragazzo all'apparenza, si prepari alla grandiosa impresa. Correttamente vestito di nero, fuma una sigaretta in un angolo di table d'hôte all'Hôtel della Posta. Nessuno lo riconosce, nessuno bada a lui. Si può prenderlo per un insignificante viaggiatore annotato, per uno dei tanti turisti venuti a vedere Chavez.

Un altro aviatore è deciso a tentare di partire domani: Weymann. Egli pure è tornato da una lunga gita sulla montagna che lo ha tenuto lontano tutto il giorno, mentre nel suo hangar Henry Farman in persona dirigeva la messa insieme del suo apparecchio.

Calmo, metodico, accigliato, Farman dava laconici ordini ai meccanici. Ogni tanto usciva sul prato per dare una occhiata ai nevai e alla valle della Saltine, che si apre come una spaccatura profonda e buia, poi rientrava al lavoro.

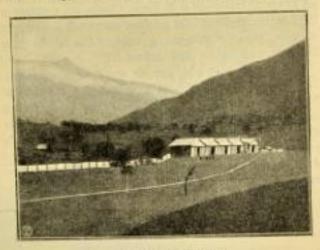
 Ecco l'apparecchio — ci ha detto con una certa fierezza. — E<sup>+</sup> piccolo e semplice. Tutto è qui.

Ci siamo trovati davanti ad un biplano di proporzioni ridotte, al quale i monteurs attaccavano quei lunghi pattini che sono una caratteristica degli seroplani Farman.

- E' l'ultimo mio tipo ha ripreso l'inventore e può competere in tutto con qualsiasi monoplano, possedendo inoltre una stabilità maggiore.
- E che pensate di questo volo?
- Ci vuole un bel coraggio! ha detto tranquillamente. — Pensate che Weymann monterà questa macchina nuova quasi senza conoscerla. L'ha provata una volta sola.
- Conoscete il percorso?
- lo no.
- Non avete visto le carte dell'itinerario?

- lo no, le avete?
- Tiens, tiens, tiens... ha mormorato osservando la carra topografica della regione. — E' più difficile di quello che credevo. Bisogna salire a 1800 metri nei primi sei chilometri di volo, e a 2100 al nono chilometro. Permettete?

Con l'aiuto di una cordicella divenuta unità di misura, Farman ha preso sulla carta la lunghezza dei vari tratti del percorso, e con un lapis da falegname si è



im "hangara" a Beija

messo a disegnare sulla cassa da imballaggio, grande come un vagone, il profilo altimetrico dell'itinerario.

- Serve per darmi un'idea esatta ha esservato con atteggiamento di profonda riflessione. — Vedete? Weymann dovrà elevarsi da qui con sei o sette giri a spirale. Poi al terzo chilometro, al sesto, all'onavo, per elevarsi meglio, farà altri giri a spirale. Va bene?
- Gli efferti del freddo non vi preoccupano?
- Credo che la condensazione dell'olio diminuirà di cinque o sei cavalli la forza del motore.
  - E se il motore si fermasse?

- E' possibile, è possibile. In questo caso non rimane che cercarsi un albero e andargli addosso. L'aeroplano rimane appeso ai rami. L'apparecchio è perduto ma può darsi che l'aviatore si salvi.

Mentre parliamo, sulla via che scende serpeggiando dal Sempione e rasenta il campo di slancio, è un passaggio continuo di automobili, un rombo di motori, un echeggiare di corni. Briga non ha mai visto tante automobili come oggi. Ne arrivano da tutte le parti, empiono le vie di frastuono e di fumo. Quelle del comitato e l'automobile staffetta, dal guidone numerato e cosparso di sigle, vanno e vengono a velocità che le vie della Svizzera non hanno mai veduto.

Gli alberghi sono pieni, anche quelli della montagna, Dei corrispondenti stranieri sono andati a stabilirsi al Simplon Kulm. Per le strade di Briga si incontrano rappresentanti di tutta la stampa del mondo. Comitive di escursionisti scendono ad ogni treno. L'attesa si fa sempre più intensa e viva. Si sente quell'intensificarsi di emozione che si forma all'avvicinarsi dei grandi avvenimenti.



il trasporto del Farman di Wesmann sul campo cull'automobile del Commissario barone Lensino.



Il Pioltone, contrafferta destro della Val Vaira, per il quale Chavez è passabo

IV.

### LA SETTIMANA DI BRIGA

Briga, 18 settembre.



fra i gendermi

e Briga fa di tutto per trattenere gli aviatori ed i loro aeroplani da questa parte delle Alpi ha perfettamente ragione, ne va del suo interesse e del suo decoro. due cose preziose per una cinh che si rispetta. Quando si seppe che i concorrenti alla traversata delle Alpi avevano tempo dal 18 al 24 settembre per sce-L'aviatore Cattanto gliere l'ora del tentativo, i cittadini di Briga, osservarono che dal 18 al 24 cor-

revano precisamente 7 giorni e si dissero: - Ecco una scuimana di aviazione! e la traversata delle Alpi venne considerata da questo lato interessante : ossia dal lato nord del Sempione.

Il sorvolamento della vetta rappresenta l'episodio finale, che bisognava rirardare. L'avvenimento assume qui la forma di un concorso aviatorio, come un probabile volo verso Milano, il cui successo non è strettamente necessario. Quando una cinà si vede piomeare nel suo seno una settimana d'aviazione a tanto buon mercato, ora che le settimane di aviazione sono ancora così care e ricercate, ha il preciso dovere di non lasciarsela sfuggire.

Innumerevoli manifesti sono atati sparsi per tutta la Svizzera annuncianti: "Briga grande settimana di aviazione 100,000 lire di premio ". Gli avvisi a colori del concorso aviatorio di Milano, mandati qui a centinaia per cura del Comitato milanese, hanno subito una leggera modificazione, o meglio una aggiunta. Sul fondo azzurro nel quale campeggia la guglia della Madonna, sbarrato da quel pallido monopiano in volo, hanno stampato le parole: "Brigue, Semaine d'Aviation 18-22 septembre — 100,000 francs de prix avec traversée des Alpes."

Si sono organizzati treni speciali da tutte le parti della Svizzera che arrivano oggi, che sono cominciati ad arrivare sbarcando questa folla che riempie le vie e gli alberghi del paese. Non ha ragione Briga di impedire dei voli deplorevolmente prematuri? Gli aeroplani finora, come volatili, si possono classificare nella rara famiglia delle galline dalle uova d'oro. Lasctarsele sfuggire senza averle fatto covare un po', sarebbe ridicolo. E poi l'onore di Briga è impegnato.

La folla invitata e pagante deve vedere qualche cosa i si è fatta una promessa, si deve mantenerla. Gli aviatori tenteranno pure qualche prova, faranno qualche voletto d'assaggio, basta quello, ripetuto per alcuni giorni. Non si pretende poi l'impossibile. Se il tempo si guasta, meglio; bisogna restare per attendere il tempo buono. Se non si guasta, tanto vale partire un altro giorno.

Il Comitato locale ha dato diecimila lire solo per la prova, ma ne ha spese trentamila per fare tribune, recinti, hangars, benchè il Comitato milanese fosse contrario all'ammissione del pubblico. Bisogna bene che questi denari ritornino in cassa! Chi mai è disposto a perdere dei soldi per puro amore dello sport?

Ma ecco che gli aviatori si ostinano a voler partire alle prime ore mattutine di domani col pretesto che in quell'ora non c'è vento, e oggi terranno gli hangars chiusi perfettamente di fronte al pubblico che si affolla.

La settimana di aviazione di Briga (100.000 franchi di premio) minaccia seriamente di sfumare e non tutti



Wemann or "Farman"

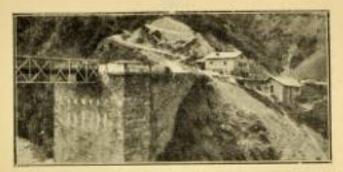
i giorni è festa per poter proibire coi rigori della legge e il concorso della gendarmeria la locomozione aerea, contraria, come è noto, al riposo festivo. Sarà interessante vedere cosa farà il pubblico pagante che potrebbe anche credersi ingannato. Il pubblico è generalmente così esigente ed ha un'idea esagerata dei suoi diritti!

La decisione di rimandare la partenza a domattina è stata presa dal Comitato centrale, per la ragione che avendo come condizione offerto agli aviatori sette giorni interi di tempo per scegliere il momento favorevole al volo, non si poteva restringere questo periodo di mezza giornata. Quindi oggi gli hangars dovrebbero essere chiusi essendo i voli ufficialmente proibiti dal Comitato organizzatore.

Il Comitato di Briga poi aveva comunicato una decisione gravissima, e cioè che se il Comitato milanese non avesse permesso e autorizzato oggi i voli, esso Comitato svizzero avrebbe sospeso tutti i servizi di vigilanza, di soccorso, di osservazioni meteorologiche e di segnalazioni organizzati sul versante svizzero per la traversata delle Alpi, che sarebbe resa così impossibile. Questo altimatum ha suscitato naturalmente impressione.



B maggiore della Gordanneria Svignera di Sion comunica agli sviaturi il divisto di partire.



Il poste di Napoleone afia vecchia strada napoleonica del fempione all'imbocco della vallata della Sattone

V

## CHAVEZ E WEYMANN PRONTI ALLA PARTENZA

Briga, 18 settembre.



Le fornie a Brigueberg

a stupefacente proibizione dei voli imposta fino a mezzogiorno dal Governo del Vallese in nome della religione, ha tolto agli aviatori una rara opportunità di tentare la grande prova.

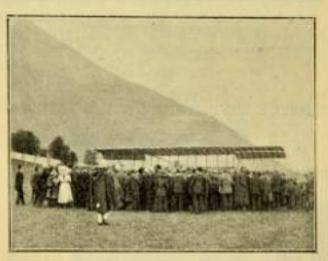
Stamane presto il tempo era calmo e limpido. Un tempo ideale. Il ghiacciaio di Kaltwasser nella direzione che gli aeropiani dovrebbero prendere per valicare le Alpi sollevava netta nel cielo la sua candidezza ni-

vea. Ma alle dieci un vento di sud si è levato sulle vette e una nebbia folta sul versante italiano ha avvolto il passo del Monscera rendendo impossibili le comunicazioni eliografiche fra le stazioni stabilite dai nostri soldati. Il vento non era forte, ma turbinoso e formava dei vortici nelle gole.

Dalla stazione ferroviaria masse di gente arrivavano

senza interruzione, scaricate dai treni speciali e dai treni ordinari. Improvvisamente, ad un certo momento, sulla piazza affollata di Briga è echeggiata una voce sonante e misteriosa. I buoni escursionisti che arrivavano in comitive, guarniti di coccarde e di nastri, si sono fermati ad ascoltare. La voce cavernosa e metallica, una voce apocalittica, suonava:

- Che cosa venite a far qui? Perchè accorrete? Voi



Weimann atterra dope il primo testalivo

volete vedere gli aviatori! Ma non vi sono più aviatori. Essi sono partiti! Tornate, tornate a casa e risparmiate il vostro denaro!

La popolazione si ammassava, le facce levate piene di una espressione di comico stupore, colpita da quell'annunzio profetico. E la voce continuava il suo strano boniment. Essa veniva da una persiana chiusa di un hôtel. Dietro la persiana erano gli aviatori Chavez e Duray che, parlando a turno attraverso un imbuto da benzina, si divertivano un mondo a quella proclamazione, sfogo irresistibile della loro ira legittima.

L'albergatore non ha tardato a bussare discretamente all'uscio, tentando di sospendere una così dannosa reclame. Gli aviatori, contenti della diversione che si offriva e persuasi che l'albergatore non fosse completamente irresponsabile della decisione delle autorità, hanno avuto con lui un colloquio che non è mancato certo di sincerità e di animazione.

In quell'ora Cattaneo ascendeva un picco secondario



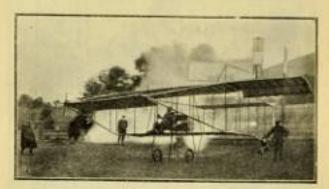
Weymans dopo il primo tentativo docare con Farman della necessita di constiture il tomore di probabilità

sul colle del Sempione per riconoscere i valichi. Ha trovato un vento impetuoso e mutevole che conferma la necessità di partire all'alba.

Nelle prime ore del pomeriggio il pubblico ha cominciato ad invadere il campo di stancio aspettando l'inizio della famosa settimana di aviazione di Briga. Negli hangars i meccanici lavoravano tranquillamente a completare la messa insieme dei motori.

Le ore passavano monotone, interminabili. Il sole scaldava la valle e rendeva l'aria afosa e ardente come in pieno luglio,

Un palloncino da bambini, pieno di gas e atraccato ad un filo, faceva seriamente il compito di pallone-sonda, La folla lo guardava con persuasione e trovava nella sua presenza una specie di conferma che ci sarebbero stati dei voli e aspettava. L'attesa era facilitata dall'impianto di una enorme " buvette " nella quale scorrevano torrenti spumosi di birra fresca. Questa brava gente possiede uno spirito calmo, paziente e contemplativo. Una buona tazza di birra, un po' di ombra, e un bel pano-



Wey stant sta per spiccare il volo dopo avere modificato l'appersochio e sinesso il timone di profondità

rama, bastano a costituire gli elementi di una festa.

Ma la parienza più solida e il più contemplativo dei temperamenti non resistono a cinque ore di attesa. Dopo aver osservato un numero infinito di volte gli apparecchi e imparato a riconoscere le differenze essenziali fra biplano e monoplano, la folla ha cominciato a protestare. Vi sono stati dei fischi, degli urli, delle richieste energiche di rimborso. Ma tutto è finito tranquillamente come forse non sarebbe finito in un altro paese, e si è iniziato l'esodo del pubblico; una pittoresca confusione di popolo giù per il sentiero erboso della vallata. Alla coda marciavano numerosi cittadini ai quali una

fermata troppo lunga nella » buvette » rendeva meno rapido il passo. Era una lunga retroguardia che oscillava con dei » gauchissements » repentini e che si abbandonava ad » atterrissages » completamente involontarii.

Il cielo al tramonto si velava. Grandi cirri rossi sorgevano dalle creste dei monti, e si sfrangiavano al vento annunziando cattivo tempo. Le notizie mandate dagli osservatorii annunziavano un vento di 13 metri e mezzo al secondo (48 km. all'ora), all'altitudine di 2000 metri. I prognostici per domani non sono favorevoli. Si prevede una giornata coperta sul versante traliano con



Weymann atterns movements

vento da sud.

Potrete partire domani? – abbiamo chiesto a Chavez.

Lo spero. Tutto dipende dalle notizie che avremo dagli osservatorii. Se vi è un'ora di calma non me la lascerò sfuggire. Se trovassi delle difficoltà insuperabili nel tratto da qui al Sempione, tornerei indietro ad atterrare a Briga. Se le difficoltà sorgessero al passo di Monscera rifarei la strada per atterrare all'Ospizio sul Sempione. Non ho che questi due posti per operare un atterramento volontario. Non credo che il motore possa costringermi ad un atterramento improvviso. Nelle mie ultime evoluzioni ho portato con me un termometro ed

ho constatato a duemila metri la temperatura di 7 gradi centigradi. Sono sufficienti per mantenere liquido l'olio del motore a meno che la temperatura non si abbassi per un cambiamento di vento.

- E se le condizioni atmosferiche rendessero impossibile la traversata?
- Spero di no. Ma se ciò fosse, io farei un grande viaggio in aeropiano auraverso l'Italia. Dal Tirreno all'Adriatico, per esempio, da Genova a Torino, a Mila-



La fella dinneri all'hangar di Chavez

no, a Verona, a Venezia, non so. Farei qualche cosa di questo genere. Ma non rinunzierei a volare al disopra delle Alpi. Ah! se non ci avessero trattenuti oggi...

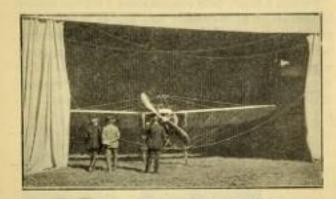
Questa sera al balcone della sede del Comitato italiano è comparsa improvvisamente la bandiera bianca, che annunzia che forse domani avverranno voli. Infatti alcuni minuti prima delle sette è giunta ai commissari sportivi la dichiarazione di volo di Chavez; la quale, secondo il regolamento, deve essere fatta almeno sei ore prima della partenza, Essa dice:

« Mrs. les Commissaires. J'ai l'intention de partir

demain, lundi, pour la traversée des Alpes, a six heures du matin. Chavez ».

Due ore dopo Weymann ha consegnato la sua dichiarazione, redatta nei medesimi termini. Duray è partito alle 9.10 per Domodossola a prepararvi una stazione di rifornimento per Chavez.

I due aviatori sembrano egualmente decisi. Weymann, un giovane dall'aria distinta e bonaria, con qualche cosa di ecclesiastico sul suo viso accuratamente sbarbato, l'occhio miope che si socchiude sotto gli occhiali, con-



Il "Bleetet" di Chaser nell'hangar a Beigerberg

versa con il suo commissario, il barone Leonino.

Weymann non si illude sulle terribili difficoltà del viaggio.

Non posso supporre quello che farò — egli dice. — Mi regolerò a seconda delle correnti, sarò pronto ai turbini che si formano allo sbocco delle valli, osserverò i moti delle fumate, muterò di altitudine a seconda del bisogno, lotterò insomma.

Farman, che è disceso questa sera dal monte, dichiara di avervi trovato un vento furibondo, freddo. Egli consiglia Weymann di abbandonare le valli se l'aria non vi è assolutamente calma, e di tentare le grandi altezze, di superare i 3000 metri. Quello che gli aviatori temono di incontrare, è un fenomeno che essi chiamano il muro d'aria. Certe correnti ascendenti di vento mettono sulla rotta degli aeroplani come delle muraglie invisibili, nelle quali si urta improvvisamente, si è fermati e travolti.

L'apparecchio che monterà Weymann è stato studiato e costruito espressamente per la traversata delle Alpi, ed è molto diverso dal Farman che abbiamo visto a Verona pilotato da Paulhan. E' piccolo, raccolto, privo del timone anteriore di profondità.

Farman è sicuro della sua macchina e del suo motore, ha dell'abilità di Weymann una grande ammirazione, ma l'imponenza e il pericolo della prova lo spaventano. Sotto la sua imperturbabilità abituale, traspare una preoccupazione che egli non può nascondere. La vecchia lotta tra il biplano e il monoplano sta forse per riprendere, in un duello di una grandiosità fantastica e terribile.



Weymann e Forman discution della mezesattă di rimettere l'equilibrature



Compo di atterramento al verchio Capigio al passo dal Sampione

VL

## LA LOTTA DI CHAVEZ CONTRO LE RAFFICHE

Briga, 19 settembre.



I primo assalto è fallito. La montagna ha vinto. Inoltrandosi arditamente per sei chilometri sulle vette, l'aeroplano è stato respinto, ed è ridisceso al suo ricovero con un volo che lo faceva sembrare precipitante da balza in balza: il volo a piombo dell'uccello atterrito e fuggente.

Sembrerà forse meschino questo primo risultato a chi aspettava lontano la notizia che le Alpi erano attraversate. Ma noi che abbiamo visto il volo, abbiamo sentito una emozione indimenticabile, abbiamo vissuto minuti di angoscia, di esaltazione, di terrore e di entusiasmo.

Al di sopra di precipizi orrendi, di abissi oscuri, di rocce immani, a duemila e trecento metri d'altezza, l'aeroplano pareva scalasse il cielo. Saliva verso la luce, s'immergeva nel fulgore dell'alba, mentre giù nelle valli si rifugiavano ancora le tenebre della notte. Andava in-

contro al giorno.

Lo spettacolo aveva una grandiosità soggiogatrice, in quell'ora, nella sublime pace dell'aurora alpina, in quel paese fantastico e solenne tutto ombre e silenzio.

Era veramente una sfida all'inaccessibile. Per un effetto di scorcio l'aeroplano pareva più in alto dei ghiacciai, più in alto di ogni cima; era solo nello spazio sconfinato, dominatore, luminoso al primo sole, e infinitamente piccolo.

Non è riuscito a valicare le Alpi. La montagna è troppo armata in questa stagione nella quale i venti dominano e ogni gola alpina ha il suo soffio, ogni parete di roccia provoca un turbine. Anche nel bel tempo l'aria è sconvolta lassà da tempeste serene,

A ogni passo è un agguato; i colpi di vento piombano addosso improvvisi. Sorgono ad ogni valico, ascendono le coste soleggiate, o precipitano per i fianchi dei monti come cateratte invisibili e le nebbie si formano in pochi istanti quasi per magia, si spostano, si sfioccano, si dissipano, quando non si accumulano a sommergere tutto.



La mattina si annunziava calma ma velata di brume. Stamane quando le finestre di Briga si illuminavano e si aprivano alla stessa ora come ad un segnale di sveglia in massa, abbiamo osservato il cielo. E' stata la prima cosa alla quale tutti hanno pensato. Il cielo veniva interrogato da ogni parte con occchi ansiosi. Era un cielo latteo, sbiancato dagli ultimi riflessi della luna al tramonto, e su di esso, dentellate, immense e nere, si profilavano le vette dei monti. Dalla parte del Sempione delle dense nubi ovattavano le cime.

Abbiamo pensato che la nebbia avrebbe fatto rinunciare al tentativo, ma Chavez, che abbiamo condotto con l'automobile del Corriere della Sera al suo hangar, pareva deciso a partire,

E' stara una strana gita, su per le vie ripide della mon-



Charge nel tuo primo tentalivo, preso de una corrente agres fortissona, gira supra il ghiacciaio del Kaltwanner per rediscendere a Brigo

tagna verso il piano di slancio, nella notte fredda, inseguiti da una folla di automobili rombanti, i cui proiettori davano singolari apparenze luminose agli alberi e ai cespugli vicini.

Silenziosi, preoccupati, raccolti, provavamo l'amara impressione dei padrini che portano qualcuno a battersi e sanno che lo scontro può essere fatale.

L'impressione non si è dissipata sul campo, dove a piccoli gruppi aspettavamo tacitamente. Non si udiva una voce, e il frastuono delle automobili echeggiava lontatto nella valle addormentata, in fondo alla quale i lumi di Briga mettevano una costellazione. Weymann passeggiava in disparte, lentamente, come assorto nel conto dei suoi passi. Sulla parete di tela del suo hangar si muovevano le ombre dei meccanici, che finivano i preparativi al lume di due fari da automobile posati sopra una cassa.



Nell'hangar di Chavez arde semplicemente una candela infilata nel collo d'una bottiglia. In piedi presso alla debole luce l'aviatore è intento a indossare un vestito impermeabile foderato di pelliccia. Fuma distrattamente una sigaretta: è pallido e grave. La scena, non so perchè, ha qualche cosa di lugubre. Un giornalista parigino mormora questa osservazione sinistra:

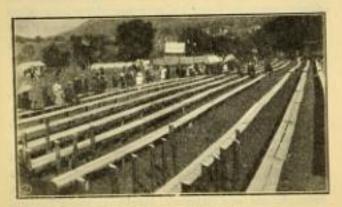
- Si direbbe la toletta del condannato a morte,

L'aeropiano nella penombra è confuso: appare complicato, enorme, formidabile. La bussola, il barometro, le carte sono fissate avanti al seggiolino, fra i serbatoi, impaccati come bagagli per difenderli dal freddo, e in mezzo ad un luccicare di strumenti e di leve.

L'alba sorge. I ghiaccial lontani si illuminano, si rosano al primo raggio del sole, i cirri e le nebbie alte nel cielo si tingono dello stesso colore di carne e di vita. Delle striature di sereno pallido si mostrano. Incomincia uno di quei gloriosi risvegli di luce che fanno delle Alpi un paesaggio divino e misserioso. Sono le cinque e mezza. Dal Sempione qualcuno telefona che il tempo è perfettamente calmo. Si dubita della esattezza della informazione perchè dal basso scorgiamo grandi fiocchi di nebbia grigia scivolare velocemente; ma da lassù confermano che la calma è assoluta.

Dal versante italiano annunziano che vi sono nebbie nelle valli, ma si crede che potranno dissiparsi più tardi.

Sono le cinque e tre quarti. L'hangar di Chavez si apre. Le automobili staffette partono verso il Sempione. Corrono affannosamente sulle ripide salite, tra fo-



al pubblico segue il voto di Charez

reste di abeti, che hanno l'aria di assaltare i primi contrafforti.

La nostra automobile segue una staffetta su per vie odoranti di resina e soffuse di ombre verdi. Il campo di aviazione si sprofonda ai nostri sguardi. In dieci minuti lo vediamo come dalla navicella d'un pallone. Degli hangars non scorgiamo che i tetti minuscoli posati sull'erba. Briga non è più che una macchia chiara. Una bruma pallida, azzurrastra e bassa invade lontano la valle del Rodano e vi mette una illusione di lago.

Eccoci a picco sulla valle della Salrine, un orrendo

crepaccio che la strada costeggia. Le pareti rocciose del Glishorn rimandano l'urlo rauco della tromba. Ad ogni voltata, l'automobile pare che rasenti l'orlo del baratro, in fondo al quale non si guarda senza un brivido. Sono trecento metri di precipizio; il pensiero che il volo umano passerà li sopra, a mille metri più in alto di noi, è angoscioso, è atroce.

Siamo appena entrati nell'angusta valle che ci sentiamo investiti da una buffata di vento freddo; i pini oscillano le loro cime ed agitano i rami frangiati di musco.
Il vento è irregolare. A volte pare risalga dal profondo
abisso, come ne fosse l'alito gelato. Una folta coltre
di nebbia oscura viene dal sud, passa sulle sommità del
Faulhorn, fra il colle del Sempione e lo sbocco della
valle e scende dalla nostra parte. Scende stranamente,
come una cosa liquida; forma un'immensa, paurosa,
cateratta di vapori. Altre nubi cadono dai picchi vicini,
e, cosa singolare, nella direzione opposta. Si sfrangiano, formano cirri bianchi, fra le lacerazioni dei quali
si intravvede il nero delle roccie.

Il cielo è coperto. Una folata di nebbia avanza sul valico, verso l'Ospizio. Un aeroplano che si inoltrasse su queste regioni sarebbe perduto. Il volo non potrebbe finire che con una catastrofe, perchè, se anche l'aviatore riuscisse a vincere i mulinelli e i turbini di vento, si troverebbe perduto nella massa di vapori che ingombra il versante sud e volerebbe in una cecità spaventosa verso la morte.

Ci si dice che dal Sempione il prof. Maurer, dell'Osservatorio di Zurigo, che ha assunto l'incarico di segnalare le condizioni metereologiche in quel valico, ha già telefonato a Briga per far sospendere le partenze. E questo pensiero calma le nostre angosce. Siamo così sicuri, che alle carovane di escursionisti, le quali hanno preso posizione chissà da quante ore sulle balze e che ci domandano a gesti se sono partiti, rispondiamo « Non si vola! ». Da minuto a minuto l'aria si infosca, benchè a nord, fra le pareti scoscese della valle, come un quadro incorniciato, ci appaiono i monti dell'altra parte del Rodano, pieni di serenità, incoronati di ghiacci splendenti.



Improvvisamente, mentre siamo per giungere all'albergo del Simplon Kulm, vediamo un gruppo di persone



Farman e Weymans davanti al biplano approntato per la partenza guardano il volo di Chaver

che fa gesti concitati, che indica qualche cosa lontano, in alto. Guardiamo, e non possiamo trattenere un grido di stupore e di terrore.

Un aeroplano si libra almeno ad un chilometro al di sopra delle vette oscure e boscose che digradano verso Briga. Riconosciamo il monoplano di Chavez, un piccolo punto circonflesso, ora bianco in un raggio di sole, ora oscuro nell'ombra di una nube.

Lotta contra il vento, oscilla. Pare che batta dei colpi d'ala; ma avanza sempre, rapidamente. Ingrandisce; ne distinguiamo meglio la forma snella, comprendiamo le difficoltà nelle quali si dibatte. Non vuole abbandonare la partita e prosegue in direzione dell'hôtel. Si abbassa ad istanti, si rileva, ha dei guizzi....

Sarà a tre chilometri dal Sempione.

I pochi spettatori sparai a gruppetti sui sentieri sono così immobili, impietriti da quella visione, che l'aeroplano sembra quasi la sola cosa vivente nel mondo solitario e selvaggio della montagna. Lo seguiamo costernati, presi da una commozione violenta e indefinibile che



li pubblico attorno al posto telefonico di Brignebergi

accelera il palpito del nostro cuore, che ci strappa esclamazioni appassionate.

Gridiamo i nostri pensieri, esprimiamo l'ardente desiderio di vedere l'aeroplano tornare indietro finchè è in tempo. « Ritorna, ritorna! » — ripetiamo fervidamente come se lui lassà potesse udirci.

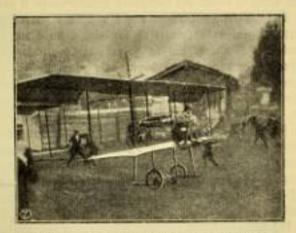
Vola a due o trecento metri più in su dell'altitudine del passo del Sempione, e i colpi di vento irregolari lo costringono ad una andatura a ondate.

A un trano si abbassa d'un colpo di una cinquantina

di metri, si inclina tutto, volge a sinistra e sparisce dietro le vette irte di pini del Kapfloch, a destra di chi guarda Briga.

Poco dopo riappare lontano più in basso. Si allontana. E' un istante, e lo perdiamo di vista. E' tornato al nido.

Ma come mai l'Osservatorio del Sempione aveva se gnalato calma perfetta? E' semplicissimo e naturale. Il professor Maurer non si era affatto curato di andare a



Weymann sul sun biptano priva del tissone di profondità

constatare le condizioni atmosferiche sul Sempione, e aveva affidato l'incarico al proprietario dell'hotel Simplon Kulm. Gli albergatori svizzeri sono molto corresi. L'hôtel era gremito di forestieri che desideravano veder volare sulle Alpi ed era un dovere elementare di ospitalità soddisfare questa loro legittima aspirazione. Si è rischiata la vita di un uomo; ma che importa? Costava così poco!

Chavez, che abbiamo trovato più tardi intento a presenziare la rentree del suo seropiano nell'hangar, ci ha fatto questo racconto del viaggio e delle sue impressioni:

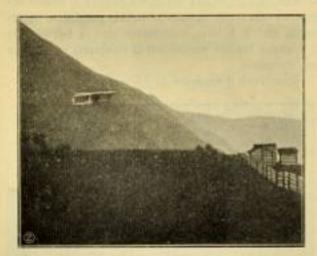
"Mi sono sollevato all'altezza di duemila e duecento metri prima di uscire dalla valle del Rodano, descrivendo tre grandi giri da Briga a Termen. Fino a mille e quattrocento metri la calma dell'aria era perfetta. Sopra i duemila metri ho trovato del vento, non troppo forte, regolare e che non poteva darmi pensiero. Raggiunta l'altezza di duemila e duecento metri, mi sono volto verso il valico del Sempione attraversando il primo sperone della montagna che è a mille e settecento metri, proprio sulla fumata di segnale, e ho filato in direzione dell'albergo del Sempione che ho riconosciuto perfettamente. Non ho avuto un istante di dubbio. Dopo qualche chilometro potei vedere il segnale di controllo, una bandiera crociata sventolante presso all'edificio. Era piccolissima; un quadratino bianco.

« Ma l'albergo mi appariva precisamente fra due strati di nubi, uno al disopra e l'altro al disotto. Era una cosa strana. La nube inferiore era formata da masse di nubi che scendevano alla destra continuamente correndo e risalivano alla sinistra lungo le rocce; il secondo strato di nubi, invece, quello superiore, mi pareva immobile.

"Ho pensato che la corrente d'aria che trascinava la nebbia in quel movimento di rotazione doveva avere uno spessore di qualche centinaio di metri, e ho immediatamente deciso di sollevarmi tanto da superare tutte le nebbie e le nubi. Il mio progetto era di tenermi così alto da poter poi navigare con la sola bussola, anche se la nebbia avesse dovuto non lasciarmi scorger bene che le sole sommità dei monti. Manovrando gli équilibreurs sono salito ancora cinquecento metri. Dei leggeri colpi di vento mi tormentavano sempre, ma non mi preoccupavano. Il motore andava meravigliosamente e rendeva a duemila e quattrocento metri d'altezza come a ottocento: funzionava con una regolarità perfetta.

« Ero dunque a duemila e quattrocento metri e mi

credevo al sicuro, quando un colpo violentissimo d'aria dall'alto mi ha abbassato per un tratto con una rapidità di caduta. Il barometro ha segnato un salto di sessanta metri. Il seggiolino mi è letteralmente sfuggito di sotto. Ho manovrato gli équilibreurs e l'aeroplano ha avuto un movimento di impennata che mi ha sbattuto il barometro sullo stomaco. Subito dopo ecco un colpo di vento laterale che mi solleva l'ala sinistra. Mi sentivo sballottato, l'aeroplano sussultava e faticavo enorme-



Weemann in volo per un noven tentativo

mente a stare aggrappato al volante. Il volante mio è così piccolo che non potevo afferrarmici bene.

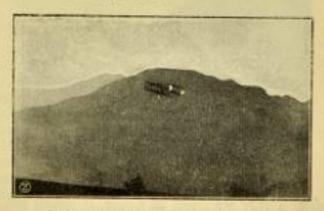
Ho capito che ero preso in mezzo ad un incrocio di venti e il momento è stato critico. Non mi sentivo nella posizione più piacevole. Sotto a me si aprivano sprofondandosi abissi neri, un caos di rocce, ma non ci pensavo. Bisognava tornare indierro ed ho voltato a sinistra, per profittare dello spazio offerto dalla valle di Bérisal.

- Da quel punto ho cominciato a scendere. Scendevo

precipitosamente perchè mantenevo il motore in azione temendo che a volo plane il vento potesse gittarmi contro le pareti a picco del Glishorn, allo sbocco della Saltine. Sono andato ad atterrare in un piccolo prato, fuori del recinto, per vedere se era possibile col mio apparecchio un atterrissage sopra uno spazio limitato. Sono soddisfatto: mi bastano cinquanta metri.

« La traversata delle Alpi, è una questione di vento e di nubi, non di motore e di direzione, come si credeva. Sono sicuro che con una calma relativa io volerei anche a tremila metri su tutte le nebbie possibili e immaginabili fino a Milano, guidandomi con la bussola. Se mi avessero lasciato partire ieri la traversata sarebbe un fatto compiuto.

" Rinnoverò il tentativo ».



Il primo trotativo di Weymans di luncili 19 settembre Si meli nell'armplano la mancanza del timone di proboditi o la postatione dell'aviature aporgente



Altre sampo di atterramento al passo del Sempione

#### VII.

### NELL'ATTESA A BRIGA

Briga, 20 settembre.

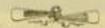


a cronaca della giornata è presto fatta: pioggia, nebbia, vento.

Una cappa di nubi oscure, tempestose, varie nascondeva la sommità delle montagne; e soltanto per qualche minuto è apparsa la vetta del Breithorn sovrastante il passo del Sempione, come sospesa fra i vari, e tutta striata in basso da nevi cadute di fresco.

Fiocchi di nebbia scendevano lungo i fianchi foschi dei monti e si impigliavano nelle pinete. Il vento del sud continua a sospingere immensi armenti di nubi livide lungo la via aerea che gli aeroplani dovrebbero percorrere.

Con questo tempo è inutile parlare di traversata delle Alpi e di incoraggiare un'attesa che rischierebbe di prolungarsi troppo. Per essere sinceri, bisogna confessare che la possibilità di effettuare il gran volo, almeno nei limiti di tempo fissati dal programma, ci appare quasi avanita. E' vero che in montagna il tempo cambia repentinamente; ma la stagione è troppo inoltrata, e piogge, venti, nebbie, sono segnalati dalle più lontane regioni, il che indica una condizione atmosferica largamente stabilita. Come è possibile sperare che da un giorno al l'altro si facciano il sereno e la calma?



Il sereno e la calma sono indispensabili per arrischiare i voli. Vi sono già troppe spaventose difficoltà per la
temperatura, per il funzionamento del motore, per la
visione della roma perchè si aggiungano quelle del vento
e delle brume. Come avvenne per la prima traversata
della Manica, occorre ora scegliere la giornata ideale.
In seguito, è noto, la Manica venne attraversata anche
contro vento, e forse fra un anno o due le Alpi saranno
valicate in aeroplano anche se la calma dell'aria sarà
di quelle che soltanto gli albergatori avizzeri segnalano.
Ma per la prima volta l'ardita prova deve essere compiuta nelle condizioni più favorevoli.

Sarebbe stato meglio indire il concorso nel periodo estivo, quando il bel tempo prevale. Per ascendere le montagne gli alpinisti aspettano le giornate limpide e quiete, e le aspettano talvolta per lunghe settimane, pazientemente, negli alberghi alpini, ai piedi dei monti. Con maggior ragione queste condizioni ideali sono necessarie agli aeroplani che si accingono per la prima volta all'impresa. Il coraggio, l'audacia e l'abilità non bastano per volare in quella infernale battaglia di tempeste che si scatena sulle vette, in un caos di vapori opachi e vorticosi,

La giornata bella, la giornata atresa è passata. Era domenica. Dopo venti giorni di piogge, il tempo era divenuto a un tratto ospitale per gli aviatori. Ma gli albergatori di Briga sono stati più ospitali di lui, ed hanno trattenuto per mano dei gendarmi i volatori che volevano andarsene.

Date queste premesse, la cronaca dei preparativi perde molto valore. Noi la seguiamo senza fede, facendo voti che, se il buon tempo ha da venire, venga in giorno feriale.



Tutt'oggi nell'hangar di Weymann si è lavorato per modificare l'aeroplano Farman, sotto la direzione di Farman siesso.

Il lettore ricorderà che Weymann ha qui un apparecchio di muovo modello, al quale manca il timone anteriore di profondità, quel piano sul quale Paulhan aveva scritto a grandi caratteri « Gypaëre ».

Alla prova fatta ieri, l'aeroplano è risultato veloce, ma instabile. Tendeva ad abbassarsi sulla coda, e si sollevava con grande difficoltà. Il difetto era gravissimo per una macchina destinata a sorvolare le Alpi e costretta a mutare rapidamente di altitudine. Farman ha rimediato ripristinando il timone anteriore.

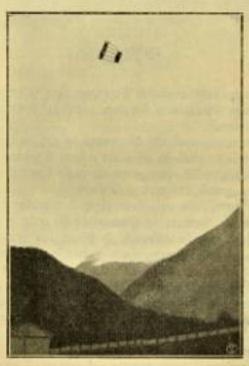
L'hangar è rimasto chiuso agli sguardi del pubblico tuno il giorno e non si è spalancato che questa sera. L'oscurità della notte saliva dalla valle, nella quale si accendevano i primi lumi, qua e là.

L'aeroplano è stato portato sul campo, il praticello erboso che sembra un pianerottolo per fare riposare chi sale alla montagna. Il vento si è calmato. Un faro d'automobile brilla dall'hangar. Farman dà dei consigli all'aviatore, che seduto sul seggiolino, ascolta attentamente, mentre si assesta gli occhiali. Ha la faccia di uno studente di teologia, questo scalatore di cieli.

Un curioso incontro di nebbie, spinte in senso contrario da due correnti serce, attrae la loro attenzione.  Non salite troppo in alto — dice Farman — ci sono dei turbini.

Weymann risponde con un gesto. Un vicino gli chiede:

- Volate con questo tempo?



Weymone pusas sopra uso del contraftoris che formino il famoso " ravin " della Saltine

— Oh? Tre soli minuti per prova — risponde, mentre il motore sta per essere messo in azione — domani proverò ancora. Ho fiducia che la mia macchina funzionerà perfettamente.

Il motore romba, la macchina si slancia; è un po' pigra a fasciare la terra, ma il suo volo è piano e regolare. Va verso ponente, passa su Briga, si innalza a una cinquantina di metri e ritorna.

 Bisogna regolare la cellula posteriore — dice Weymann a Farman che gli corre incontro; e gli spiega in dettaglio le sue osservazioni.



Weymann sopra Rold tonta di passare il Resk per dirigoni sul Sempione

E' cosa da poco. Ai giornalisti che si affollano intorno, Weymann dice di essere soddisfatto. I meccanici si mettono al lavoro senza che l'aviatore debba scendere dal suo seggiolino dove aspetta, infagottato nell'impermeabile, il betretto calcato sulle orecchie.

La notte è scesa. Si accondono dei lumi nel recinto.

Il lavoro è finito e Weymann riparte. Pare che debba scomparire nell'ombra. La grande macchina bianca gira ronzando nel cielo brumoso: si distingue bene sullo sfondo nero del Glishorn, la cui vetta è immersa nelle nubl. Atterra due o tre minuti dopo.

I pochi presenti accorrono applaudendo. Fra essi si leva la corpulenta figura del consigliere federale Seiler, membro del Comitato di Briga e proprietario di alberghi, l'abile ideatore del riposo festivo e parziale degli aeroplani. Egli ama i voli corti, quelli che non vanno a finire altrove. Ieri dopo la grandiosa prova di Chavez, egli disse ad un rappresentante del Comitato milanese:

 Bene, se si continua sino alla fine della settimana con dei piccoli voli così, noi siamo contenti.

Tutti gli abitanti sembrano egualmente contenti che il Sempione non sia valicato. E oggi, avendo riconosciuto sulla nostra automobile la bandiera del Comitato milaneso, alcuni cittadini che ci vedevano a passare, ci hanno cantato ridendo:

- L'aeropian reste au plant ...



Autonobileti, commissari e giornalisti prosti all'imeguincete



La Val Vaira per la quale Chavez ha piegato dopo il passeggio del Torgen per raggiorgere Buglings e beile

### VIII

# DOPO IL VENTO LA NEVE E IL FREDDO

Briga, 22 settembre.



e non avviene un vero miracolo meteorologico che trasformi il freddo in caldo, il vento in calma e le nuvole in sereno, la Traversata delle Alpi rimane allo stato di grandioso progetto, buono per un'altra volta.

L'inverno, il crudo inverno alpino, è sopravvenuto improvvisamente con tutto il suo seguito di brinate, di

nevicate e di tormente. Il biancore dei ghiaccisi si è messo in fretta a discendere verso le valli, che finirà presto per invadere, e stamani all'alba aveva già percorso un bel tratto di strada. I fianchi delle montagne avevano la prima incipriatura di neve; il sereno è stato a poco a poco divorato dalle nubi, le quali ne hanno rincorso qua e la per il cielo gli ultimi avanzi. E' un tempo natalizio che ha fatto accendere tutti i camini e le stufe del Vallese. Il volo sulle Alpi ai compli-

cherebbe di tutte le difficoltà di un viuggio polare.

La piccola folla di commissari, di giornalisti, di aviatori e di ostinati spettatori ha già un'aria di wintersport, con i suoi pastrani, i suoi berrettoni di lana, i
suoi knickerbockers. Non sembra impossibile che domani si inizino delle gare di pattinaggio, aspettando i
voli. Lassu in alto, i nevat, avvolti di brume, si confondono col cielo e sembrano sospesi, diafani e come
immateriali, veri fantasmi di montagne vaganti fra le
nubi. Gli aviatori li guardano con furore.



I tentativi fatti oggi da Weymann sarebbero forse riusciti, se l'aeroplano avesse mostrato una maggiore docilirà nell'ascesa. I biplani in genere si inalzano molto lentamente e a fatica, e l'aeroplano di Weymann è risultato molto più adatto alla corsa che alla elevazione. Dopo dieci minuti di volo, al secondo tentativo, che è stato il più lungo, l'aeroplano non era riuscito a superare i millequattrocento metri, cioè l'altezza del primo sperone.

E' stato pur sempre un volo superbo. Visto dall'alto, come l'ho visto io, dalla vetta boscosa del Riedalp, che sovrasta di quasi mille metri Briga, era di una strana bellezza.

Nulla di più singolare dell'osservare un gran volo guardando in giù, verso lo sfondo di una pianura lontana, invece che sollevando gli occhi al cielo. Vi è un rovesciamento di impressioni che maraviglia e sconcerta.

Il campo di slancio, in fondo in fondo, appariva come sopra una carta topografica, con le sue linee bianche dei recinti, le panche delle tribune parallele simili ad un tratteggiamento minuscolo, e gli hangars che apparivano non più grandi di scatolene di fiammiferi. L'aeroplano, sul verde smeraldo del prato, sembrava un piccolo telaio candido. Dei puntini neri intorno: la folla. Studiavamo i loro moti, il va e vieni concitato, l'accorrere di quei pigmei che si sarebbero detti insetti, per comprendere a quale punto era la preparazione del volo.

L'aria era calma, ma il freddo intenso ci aveva costretti ad accendere un fuoco di sterpi verso le cui fiamme stendevamo le mani intirizzite. Sulla strada maestra, non lontana, aspettava una fila di automobili, col motore in azione, pronta a slanciarsi verso il passo del



Stamps a Constate and Simples Kulm

Sempione ed a seguire il volo nelle regioni più alte della montagna. Sulle roccie le cascatelle d'acqua erano gelate e formavano scintillanti chiome di stalattili.

Il ghiaccio comincia già a fermare la vira dei ruscelli, a adunare sui monti il vasto e solenne silenzio dell'inverno. Dei corrispondenti, qualche commissario sportivo, qualche straniero aspettavano vicino al fuoco da bivacco il cui fumo, nero contro le nubi gonfie di neve, poteva anche servire di guida all'aviatore se avesse tentato di slanciarsi verso l'Italia. Weymann aveva compiuto un piccolo volo, era tornato al campo, ma non lo

vedevamo discendere dall'apparecchio. Lo scorgevamo come una macchia grigia dentro al suo telaio.

Parte ancora? Si avvicina forse l'istante solenne e decisivo del gran viaggio? Ecco, l'aeroplano si sposta. Viene spinto in fondo al prato: striscia lentamente in mezzo ad un affannoso brulicare di omuncoli, simile a una piccola farfalla morta trascinata da form'che. Segue un momento di agitazione, la folla si sbanda intorno.

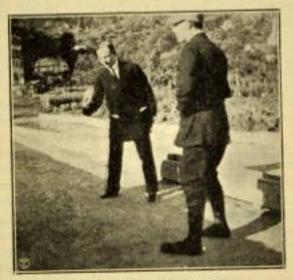
Comprendiamo che il motore è in azione, ma nessun suono giunge fino a noi, e ad un tratto, silenzioso, il bianco apparecchio scivola via come portato dal vento: sorvola il prato e si trova sospeso sulle balze azzurrastre più basse della valle. Tutti i puntini neri sul prato si sono fermati e rimangono immobili.

Vediamo il dorso dell'aeroplano: passa sopra Briga, gira e spicca sul diafano e luminoso sfondo della valle del Rodano, si allontana, piccolo come un grano di pulviscolo in un raggio di luce. Vaga sopra alla terra, sorvola prati, campi, attraversa veloce i filamenti bianchi e sottili delle strade, sparisce contro le rocce, si confonde nelle loro chiare asperità, riappare contro ai boschi, fila regolare e veloce. Si appressa a noi.

Lo vediamo più chiaro, più distinto, passare sulle falde del Foggenhorn, frastagliate e scoscese. I suoi giri sono larghi, pare rasentino gli orli della vasta vallata. E monta, e monta, lentamente.

La distanza si accorcia, distinguiamo sempre meglio le varie parti della macchina alata, nella quale l'uomo rimane invisibile, perchè è troppo piccolo; esso non ne è che un organo minuscolo; è il cervello di un essere complicato e potente. Il volo di altezza è per noi un volo di avvicinamento. L'aeroplano finisca quasi per trovarsi al nostro livello. Lo vediamo di fianco e il suo timone di elevazione, nel profilo, sembra quasi un becco. Il motore lascia una scia di vapore pallido. L'aeropiano gira come cercando un'uscita fra le immani montagne che lo chiudono, vuole elevarsi sempre più per tentare il valico, il suo timone di profondità si agita, ma i minuti passano e la grandiosa scalata dello spazio si fa sempre più faticosa e lenta.

Alla fine lo vediamo scendere di un colpo, a volo pland. Si allontana da noi, si sprofonda, si impiccioli-



Chaver durante gli opi dell'attena a fleiga

sce di nuovo, si riavvicina ai prati e alle case della valle, pare che finisca con lo scivolare sulla terra lontana, e, per un effetto d'ottica, lo crediamo giunto al suolo molto prima che esso si posi realmente, con una dolcezza e con una esattezza straordinarie, nel mezzo del campo. I puntini neri riacquistano la vita, accorrono, si affoliano intorno.

Gli altri tentativi di Weymann non hanno miglior fortuna. Se Chavez aveste provato, forse, in quell'ora,

sarebbe riuscito, egli che può balzare nell'aria e giungere in pochi minuti alle più elevate altitudini. Per qualche tempo il vento nella montagna si era quasi calmato, spirava a brevi colpi che l'ala del Blèriot avrebbe potuto affrontare. Ma Christiaens, aviatore e amico di Chavez, messo in vedetta al Sempione, non ha avuto l'animo di dargli il segnale della partenza. Sperava che il momento più favorevole sarebbe stato nella sera, verso le cinque.

Lassu, al colle, l'aria fredda aveva, si può dire, un odore di neve, un senso di umidore gelato. Un cielo eguale, bianco e basso lasciava filtrare un chiarore melanconico, e buffate di nebbia scendevano di tanto in tanto dai ghiacciai. E la neve è cominciata a scendere verso le quattro, sottile e densa, un pulviscolo turbinoso che faceva scorgere le rocce in un velo tremolante.

Al Simplon Kulm, altri giornalisti, altri commissari, altri touristes, rinchiusi nella hall ben riscaldata, mitigavano la melanconia d'una disperata attesa giuocando al bridge, o leggendo dei vecchi giornali. I vetri delle verande e delle finestre si andavano appannando. Il silenzio intorno era profondo e si sentiva non so quale tristezza d'isolazione, un desiderio violento di fuggire, di scendere nelle contrade vive. Incomincia ora, a poco a poco, intorno al grande albergo, l'assedio lento e tenace del gelo, che fra poche settimane interrompera ogni comunicazione col mondo.

Il prof. Maurer, un tipo vero di scienziato, alto e diritto, fornito di una barba teutonica e di un paio di lenti dottorali, rianima le speranze di quegli esiliati. Egli assicura che il tempo è definitivamente deciso a rimanere cattivo. C'est fini, c'est fini!, egli esclama col suo accento teutonico e con la sua flemma riflessiva che mette una pausa dopo ogni parola.

Che volete, il prof. Maurer è troppo scienziato; cerca le previsioni del tempo nelle pressioni barometriche del mondo intiero, fa entrare nei suoi calcoli reggimenti di cifre che vengono da ogni parte del globo, da Lisbona ad Astrakan, da San Francisco alla Nuova Caledonia, e ottiene dei risultati che sono scientificamente di una esattezza rigorosa. Ma succede, che se il prof. Maurer prevede un forte vento di sud, arriva un flebile vento dal nord. E' evidente che fra i calcoli dell'illustre meteorologo e il tempo, il tempo è quello che ha torto. Il professore dice quello che dovrebbe logicamente avvenire, e fa bene a mantenersi in una dignitosa divergenza con le deplorevoli fantasie di un clima che non conosce discipline. L'altro ieri, per esempio, il prof. Maurer prevedeva un tempo terribile e il tempo si rasserenò, leri l'astronomo previde il bel tempo e il tempo si è fatto orrendo. Oggi c'est fini!, dice il meteorologo e lassù al Kulm ricominciano a sperare.



Nel pomeriggio è giunto lassu Chavez insieme con Paulhan, che è di passaggio per Milano. Paulhan, vestito di uno straordinario costume a quadri, con la sua buona faccia giovanile e sorridente, guardava il cielo, i picchi, le vallate, con espressione di meraviglia. Quel caos l'impressionava, sopratutto perchè lo giudicava dal punto di vista aviatorio.

- Che pensate della Traversata delle Alpi? - gli

abbiamo domandato tra tante altre cose.

Che penso? Penso che bisogna avere un buon fegato per venire qui sopra. Ah, sl! Ci devono essere dei remous terribili, turbini, venti contrari, un inferno.

Non credete che si possa fare?

— Si, si può fare, in un giorno di calma perfetta. Ma v'è mai calma perfetta quassà?

Chavez gli narrava il suo volo, gliene descriveva le fasi, gli indicava i luoghi per i quali era passato, i pericoli corsi. E Paulhan si informava, da buon giudice, di ogni particolare.

Ma intanto la traversata del Sempione, — se non si avvera quel tal miracolo meteorologico — si effettuerà soltanto.... attraverso il tunnel con l'ultimo treno di sabato che porterà a Milano aviatori, aeroplani, commissari, e, se Dio vuole, giornalisti.

Un momento. Forse mi sbaglio. Avevamo chiusa la nostra cronaca, quando abbiamo potuto scambiare poche parole con Henry Farman. Egli ha passato tutto il giorno chiuso nel suo hangur insieme a Weymana ed ai suoi operai, intenti tutti a modificare qualche cosa nella disposizione dell'apparecchio.

Con la sua aria fredda e risoluta, Farman ci ha detto:

L'aeroplano è pronto, e funzionerà a seconda delle esigenze di questa prova. Sono sicuro della sua perfezione. Vogliamo effettuare la Traversata. Assolutamente il volo si farà.

Che cosa vedremo dunque domani?



Una parteura di Weimann Parman mette in moto Felico



La Vel Valra per la quale Chaves ha pregato dopo il passoggio del Furgon per congiungere Buglinga e Iselle

### IX.

### IL VOLO TRIONFALE

Domodossola, 23 settembre.



prodigio si è avverato. Il gran sogno, la magnifica utopia di ieri è divenuta realtà. L'uomo ha vinto. Il volo umano ha varcato le Alpi,

Siamo ancora così stupiti, storditi, palpitanti, che le cose vedute ci appaiono quasi irreali, come delle allucinazioni meravigliose. La visione del volo ha sorpassato in gloriosa bellezza

tutto quello che la nostra immaginazione aveva supposto. Siamo passati in poche ore attraverso le emozioni più intense e più vive. Non sappiamo trovare la calma necessaria per descrivere, e la nostra cronaca risentirà certo della confusione che è ancora nella nostra anima.

La disgrazia che ha colpito l'eroico Chavez al momento di toccare il suolo italiano, una disgrazia che sarebbe potuta avvenire in qualsiasi cerodromo, non diminuisce la vinoria. Soltanto la rattrista. Il gran volo non perde il suo valore. Per esso le ultime barriere sono cadute avanti all'audacia dell'aviazione. Dopo il mare i monti. L'uomo stende le sue nuove ali e passa ovunque sul mondo, da nazione a nazione, algnore dell'aria, dominatore dello spazio infinito.

Il volo dell'uomo, così timido, così incerto qualche anno fa, si è sollevato a poco a poco; è uscito dai recinti dell'aerodromo, è andato da villaggio a villaggio, poi da città a città, poi da provincia a provincia; e sempre più alto, sicuro, ardito ha valicato gli ostacoli che per secoli avevano fermate le razze, respint. le invasioni, divisi i popoli. Il passaggio delle Alpi segna un avvenimento storico.

Anche se non sarà imitato, Chavez ha provato che l'inverosimile volo è possibile. E tutte le conquiste umane sono dovute a uomini che hanno voluto realizzare quello che sembrava assurdo. Il progresso di oggi in ogni campo non è che l'assurdo di ieri.

Chavez è calato sulla nortra terra dalle nubi, come una divinità mitologica. È il disgraziato accidente dell'ultimo istante pare quasi voluto da una non so quale ostilità incluttabile e intelligente per provargli che era un uomo, fragile e dolorante. La sua sovrumana giola del trionfo si è spezzata in un brusco e dilaniante spasimo delle membra.

Ma raccontiamo i fatti con quel poco d'ordine che possiamo trovare nelle nostre idee agitate dal ricordo.



Stamane, verso le dieci, le notizie che venivano dal Sempione non erano incoraggianti. Sul versante nord la calma era quasi perfetta, ma dall'altra parte un vento impetuoso dominava nella grande vallata in fondo alla quale si radunano, come pietre di una bianca frana, le casette del villaggio del Sempione. Al Monscera e in Italia il tempo era splendido. Chavez, che già si era vestito del suo costume da viaggio, gonfio di imbottiture come un'abito da esploratore polare, riceveva al telefono queste notizie e appariva desolato.

- Vorrei ben partire - mi diceva con aria triste -



Chaves can Loigi Barciei en us automobile di 100 HP si seca Il 23 Settombre a impesionare il percurso per randerai conto dello atato dell'atmosfera

mai troverei delle condizioni più favorevoli dalla parte italiana.

Ad ogni minuto richiamava il suo amico Christiaens che al Kulm faceva osservazioni meteorologiche. Il prof. Maurer era partito.

Improvvisamente Chavez ha esclamato: — Bisogna che io vada a vedere. Un'automobile...

Sono salito con lui sopra un'automobile da corsa, ap-

partenente ad un giovane signore americano, e via di fuga su per la strada della montagna, aggrappati ai sedili per non essere shalestrati fuori alle svolte, assordati dallo strepito tonante del motore.

Un fortissimo vento dominava dall'est nelle più elevate altitudini, forse a tremila metri, e trascinava delle nubi diafane, chiare, filamentose e scapigliate. Ma in basso la calma era perfetta, gli alberi stavano immobili, il fumo dei fuochi accesi dai turisti nella foresta si elevava a spire. Il freddo era sopportabile, benchè al disopra dei mille e trecento metri tutto fosse bianco di neve, di un lieve strato di neve che incominciava a fondersi. Aveva nevicato nella notte. Delle vaste ombre di nubi passavano veloci e portavano un brivido con la oscurità della quale coprivano quel caos di picchi e di precipizii. Con l'occhio accigliato e pensoso Chavez guardaya intorno, studiava l'aria ansiosamente. Un moto continuo delle sue mascelle, simile ad un leggero ruminare, appens visibile, indicava che i suoi denti si stringevano nervosamente: null'altro mostrava in lui la preoccupazione e l'ansia. Aveva la barba non rasata, che spuntava bionda sulla sua gota giovanile. Si era alzato in frena ed aveva trascurato questo dettaglio della sua toflette nell'alba di una battaglia.

Diceva rare parole. Ha chiesto l'ora, poi, ad un tratto, ha esclamato, come riepilogando i suni pensieri :

- Bisogna che io parta!

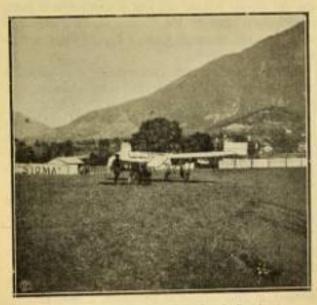
Dopo alcuni istanti ha aggiunto:

 Se non potrò passare, atterrerò all'Ospizio del Sempione. Fin il arrivo certamente.



Siamo giunti al Simplon Kulm, Christiaens è salito sulla macchina. Ha scambiato poche frasi coll'aviatore. Erano gravi, sapevano il valore delle loro parole.

- Il vento? ha chiesto Chavez.
- Continua ha risposto Christiaens.
- Non si passa?
- No.
- Che velocità ha?
- Quindici, a raffiche.
- Non qui,



II " Biertot " di Chavez è condutte al punta di partenza

- No. Nella valle di Krummbach.
- Andiamo a vedere.

Nella valle del Krummbach, alle spalle del Sempione, i pini si agitavano, si contorcevano e le erbe si piegavano tune al soffio gelato dei turbini.

— E' forte! — ha esciamato Chavez — Muove gli abeti, e ce ne vuole per scuorere gli abeti!

Un'automobile risaliva la vallara. Portava Pagihan che era andato in esplorazione. Ci siamo fermati. Nessun saluto è stato scambiato. Il pensiero che ci assorbiva tutti ha fatto dimenticare le inutili etichette. Il saluto era negli occhi. Paulhan ha raccontato che verso il Monscera la calma era perfetta. I due aviatori si sono assorti nello studio delle correnti.

Il vento che agitava la valle scendeva dalle vette nevose del Fletschhorn. Era lo stesso vento che spirava nelle più elevate regioni dell'aria e scapigliava le nubi; incontrando le cime del Fletschhorn aspirava dal basso un turbine che scorreva lungo i fianchi della montagna e riempiva la valle.

Difficilmente potrà cambiare – ha esclamato
 Paulhan —; e poi qui vi saranno sempre dei turbini.
 Essere presi li in mezzo...

Un gesto eloquente ha sostituito la fine della frase. Inerpicati per alcune centinaia di metri sulle falde del Hübesehhorn, fra gli scogli chiomati di pini annosi inclinati dalle tormente, Chavez e Paulhan hanno trascorso alcuni minuti in osservazione. Lassù il vento pareva minore. Ridiscendendo Chavez era tormentato dat dubbio.

- Aspentate domani gli diceva Christiaens,
- Parto subito! ha esclamato improvvisamente
   Chavez. Svelti, a Briga.
- Tenerevi su questo fianco, tastate l'aria prima di inoltrarvi, al caso tornate al Sempione. E state alto.

Paulhan prodigava i consigli dell'esperienza. Chavez non rispondeva. Guardava in alto, si tracciava una rotta, osservava bene da li, per riconoscerli poi, i picchi che avrebbe più tardi veduti al suo livello, librato nello spazio.

L'automobile di Paulhan lo ha portato via, verso il campo di slancio ed è sparita fulminea al primo svolto della strada.

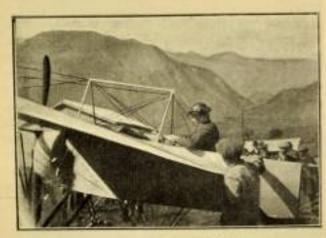
Christiaens era agitato: — Quale errore partire oggi! — mi ha detto.

Eravamo a colazione al Simplon Kulm, quando il teletono, del quale aspettavamo con ansia lo squillo, ci ha fatto balzare in piedi. Siamo accorsi tutti intorno all'apparecchio.

Christiaens, in ascolto col reofono all'orecchio, ripete ad alta voce la comunicazione:

« Chavez è arrivato... si prepara a partire subito ».

Passa un lungo intervallo, poi la comunicazione riprende:



Chaves pronto a partire consults in carts.

Chavez è partito.... alle 13,29.....

Aspertiamo con ansia; pensiamo a quell'uomo che è già librato nel cielo. Passano incalcolabili momenti di silenzio. Christiaens chiede, con voce mutata:

- Parlate... Ma parlate dunque!... Cosa avviene?... dove è?... Ebbene?.....

La comunicazione finalmente continua :

 Si eleva sul Riedalp... Si innalza ancora..., Prende la direzione del Sempione...

Un'altra pausa senza fine, poi le parole :

- E' sparito! =

Siamo tutti fuori, nella spianata, protesi sul parapetto della strada e studiamo collo sguardo la lontananza. Egli è laggiù, ma non lo vediamo. E' troppo piccolo, è una molecola che vaga sull'immenso sfondo della valle del Rodano. Sarà in qualche parte, nell'azzurro delle distanti montagne, contro le macchie violastre dei boschi, oppure sui candori dei ghiacciai di Aletsch che toccano le nubi. Certo è avanti a noi. Non credevamo che un uomo fosse una così infima cosa quando ha abbandonato la terra!

I minuti trascorrono eterni: minuti di angoscia. Il nostro sguardo acende negli abissi tenebrosi della Saltine, sui quali strapiombano, immani come delle muraglie erette fra la terra ed il cielo, gli scogli del Glishorn. Non vediamo il fondo del baratro. Più lontano il Riedalp, il primo sperone della montagna, che il volo ha già attraversato, è giù, oscuro di pini, dirupato, basso. E dalla pianura sembra gigantesco! Noi siamo fuori della zona degli alberi, siamo vicini alle nevi eterne e alla lugubre nudità delle rocce, a mille e seicento metri sulla valle.

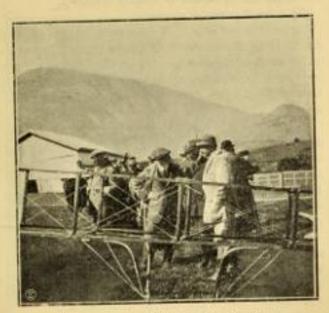
Taciamo, ma come un maglio sentiamo dentro di noi il pulsare del cuore. Con voce concitata Christiaens rompe improvvisamente il silenzio: «Eccolo!... Attenti!... Si ode il motore!»

Teniamo il respiro, ascoltando. Ma non udiamo cne un ruggire lontano di torrente nella quiete solenne, profonda e paurosa della montagna.

Ma si, ma si — sussurra Christiaens — io lo sento.
 Udiamo anche noi, poco dopo.

E' un rombare di macchina appena distinto. Abbiamo un fremito, ma uno chaffeur, che aspetta presso alle automobili pronte, esclama: "Un'automobile, laggiù, sul-la strada".

Infatti Iontano, in basso, sul viale che come un filo bianco si attorce sulla falda del Wasenalp, scorgiamo una piccola cosa che fugge. Le valli e le pareti di roccia ne mandano l'eco remota fino a noi. La disillusione ha un non so che di doloroso; l'aviatore che credevamo vicino ci pare ora aperduto. Su tutti
i visi vi è la stessa espressione di trepidanza, Perchè
mai soffriamo tanto nell'attesa? Perchè mai l'amiamo
come un fratello quest'uomo sospeso sulla morte? Trascorrono minuti di angoscia; i binoccoli tremano nel'e
nostre mani. Non abbiamo più coscienza del tempo. Ci



Weymann, Farmon e Pautham assistant alla portenza

pare che non arrivi mai. Ci pare che non arrivi più.

In questo momento il tentativo ci si rivela improvvisamente impossibile. Abbiamo l'impressione di esserci illusi sempre, tutti, ma che verità sia quella che sentiamo ora, troppo tardi. Pensiamo con raccapriccio alla cadura. Respingiamo la visione orribile dell'aeroplano che precipita dalle nubi, così piccolo che nessuno lo vede, che nessuno lo ritrova. Sentiamo di vivere un momento decisivo; sentiamo che si avvicina un istante al di là del quale l'attesa è vana, e la speranza si dissolve. E abbiamo paura di questo limite inesorabile.

Alcuni corrono in giù, verso un punto dal quale si scorge meglio l'apertura della valle. Christiaens fissa la parete del Glishorn che vediamo di profilo, da dietro alla quale egli si aspetta di vederlo spuntare.

Ed è lui il primo a scorgerlo.

Un urlo di sollievo e di entusiasmo sfugge da ogni bocca. E' la liberazione da un incubo atroce, L'aeroplano si avvicina rapidamente: si profila altissimo. Pare che rasenti le rocce con la punta dell'ala destra. Dietro a lui scintillano i ghiacciai. Di sotto si spalanca un abisso di mille metri.

E' immerso nella luce, leggero ed etereo, Ingrandisce, gira intorno alla vetta dello Staldhorn, poi intorno a quella dello Shienhorn, striate di neve, con la eleganza con la quale avrebbe virato intorno al pilone d'un aerodromo. I piloni giganti sono girati. L'aeroplano Iascia a destra l'albergo del Sempione, passa a circa trecento metri dalla vetta.

Una commozione profonda ci inchioda tutti i rimaniamo senza un gesto, senza vita, con l'anima negli occhi e il cuore in tumulto. Siamo affascinati e soggiogati dalla sublime bellezza di quello che vediamo. Mille anni di vita non potrebbero cancellarne la memoria.

L'imponenza maestosa dell'alta montagna viene forse da quello che essa ha di inconquistabile, di irrangiungibile, di troppo alto e di troppo grande, dalia sua vicinanza al cielo, ed ecco che, con slancio più impetuoso e più ardito di quello dell'aquila, un uomo la sorvola.

Trascorrono aicuni secondi così, in questo incantamento, prima che le idee ritornino nella nostra mente. Poi balziamo sull'automobile. Christiaens prende posto fra noi. Due gendarmi svizzeri, che vanno a barrare la strada presso l'Ospizio per non lasciar passare venure estranee alla gara, salgono sulla nostra macchina e via di corsa.

Guardandoci in viso ci accorgiamo di avere gli occhi rossi. Anche i gendarmi piangono mormorando teutonicamente: Mon Tieu! Mon Tieu!

L'aeroplano sta per imboccare la valle del Krummbach che avevamo trovato due ore prima piena di raffi



Chaves si la regulare l'orologio dal crommetrista ufficiale

che e di turbini.

Passando sui pascoli dell'Ospizio si abbassa. «Atterra! Eccolo che atterra!», gridiamo. E' evidente che l'aviatore ha un momento di incertezza. Forse sta per atterrare, quando si accorge che il vento non lo assale con la violenza temuta, e prosegue.

Egli lascia dietro di se l'ultimo angolo di terra sul quale possa scendere, E' l'ultima salvezza.

Il pericolo lasciato alle spalle ricomincia. Il volo si inoltra sull'orrore della montagna. Non può finire più che col trionfo o colla catastrofe.

« Chavez! Chavez! Evviva! Evviva! » urliamo foliemente, disperatamente.

Egli vola per alcuni istanti sopra di noi. Non vediamo l'aviatore. Non scorgiamo che il disono delle ali, cave e diafane, e il turbinare lucente dell'elica.

— Chavez! Chavez! Iddio ti guardi! Evviva! — e subito, in uno slancio delirante di speranza, gridiamo:

- E' passato! E' passato! Ha vinto! Ha vinto! Vittoria!

Christiaens guarda ipnotizzato e ci dice con voce strozzata dall'emozione:

- Non ancora... Dio mio, non ancora.

L'automobile precipita nelle discese vertiginosamente. Abbiamo lasciato i gendarmi e corriamo verso Gondo e passiamo nella valle solitaria spargendo il coro delle nostre urla frenetiche.

L'aeroplano si allontana da noi, passa contro le scogliere immani del Gatenhorn, appare sullo sfondo dei nevai del Fletschorn, lunghi, soffici, pieni di ombre azzurre.

All'improvviso qualche cosa scintilla vivamente fra le due ali.

E" un riflesso di sole sulla nichelatura di qualche ordegno, ma noi abbiamo l'impressione del fuoco. Ci pare che un serbatolo divampi o che il motore scoppi, e ci sentiamo sconvolti da un colpo d'angoscia.



Il bagliore sparisce.

Il volo prosegue regolare e deciso. Ma ecco una buffata di vento che si abbatte sull'ala destra. L'aeroplano si inclina tutto, vola alcuni istanti di traverso, poi oscilla, si raddrizza.

Vi è stato un momento di lotta, lassà, breve e violenta. Sotto si accavallano i macigni bianchi della morena di Rossboden con un disordine di cose gettate. Fra di essi spumeggia il torrente. Il ghiacciaio di Rossboden spinge i suoi tentacoli candidi lungo i crepacci sin quasi alla valle.



Chaves collocs if harngrido

L'aeroplano è già lontano, una lineetta sottile e tremula, che parrebbe posata sulle falde dei monti lontani e pallidi che ci sono di fronte, se non si spostasse lentamente.

Poi non lo vediamo più.

Ci avviciniamo ai luoghi abitati. Lo hanno scorto per tutto. Un pastore scende di corsa i declivi crbosi agitando le braccia come un pazzo. Cade, si risolleva e prosegue la corsa verso il villaggio. Forse egli non sapeva nulla; era lassù iso'ato con il suo gregge e ha visto un miracolo.

Nel villaggio del Sempione il popolo è tutto Iuori, sulla via. Da lontano quell'affollamento ci dà un senso di timore; ma tutti ridono, gesticolano, parlano, guardano in aria, e quando siamo vicini ci fanno dei gesti di avanti a indicando il cielo.

- Vittoria! - gridiamo noi.

Guardate sui fianchi della montagna — ci dice
 Christiaens — se vedete nulla. Questo punto è terribile.

Ma noi crediamo al trionfo. Non so dove attingiamo questa sicurezza che esalta. Per noi Chavez vola già nel cielo d'Italia. Abbiamo impeti di commozione infantile. Il corrispondente della Patrie, che è salito con noi, singhiozza.

Il passo che conduce al Monscera, una insellatura tutta verde di erba e di pini, si apre altissimo sulla spalla del Seehorn, la cui vetta nuda e dirupata sovrasta dall'altra parte le famose gole di Gondo, per le quali s'inabissa la strada carrozzabile.

Egli è salito lassù a duemila e quantrocento metri, pensiamo; e cerchiamo di scorgere qualcosa nelle nubi bianche verso le quali sale a vortici agitati il fumo dei fuochi di segnale.

A Gaby, all'entrata della gola, un gruppo di montanari ci fa grandi gesti. Sono tutti esterefatti; ci mostrano il sud.

Lo hanno visto passare? Ma come? Essi non potevano scorgere il Monscera. Concludiamo che, ingannati dalle nostre grida, essi abbiano voluto salutarci.

 Imbecilli, non sanno nulla! — diciamo — e questa ignoranza ci sembra mostruosa.

Eccoci nelle gole.

Non si può immaginare nulla di più orrendo. La strada corre incassata fra immense pareti di roccia a picco. L'ombra perpetua impedisce ogni vegetazione; non si scorge in certi punti che una striscia di cielo chiuso fra gli orli del baratro, sul quale si affacciano chiome di pini lambite dal sole.

Attraversiamo lunghi tunnels scavati sui fianchi della roccia. Il continuo scrosciare di un torrente impetuoso echeggia presso la via.



Chavez dà ordine al mercanico di suttere in moto l'elica

Talvolta l'angusta valle sembra senza uscira, sbarrata da speroni dirupati, corsa da cascatelle che spruzzano e rimbalzano nelle spaccature, mettendo sui foschi scogli lunghi filimenti di candida spuma.

— Egli è passato ben lontano di qui! — ci diciamo, pensando con spavento a un volo su questo terribile paesaggio. Ma quando in un allargamento della gola attraversiamo il villaggio di Gondo, vediamo gente fuori delle case, tutta agitata, che ci fa dei segni. Le guardie doganali svizzere fanno largo e ci invitano a gesti a proseguire di corsa. Ma come mai sanno che un areoplano è volato sull'altro versante? Pensiamo che sia stato il telegrafo ad informarli.

— Ma questa gente ha visto! — esclamiamo stupefatti quando attraversando Iselle troviamo i primi italiani che applaudono e ci urlano: « E' passato! ».

Non possiamo credere che Chavez abbia avuto l'audacia di volare sulla spaventosa valle del Toce, orrida come un girone dell'inferno dantesco. E pure, a Vegogna, degli operai che costruiscono un'edificio sono rutti immobili sulle impalcature, e guardano il cielo verso Domodossola, Gruppi di alpigiani acclamano. Le donne sventolano i fazzoletti che si sono tolte dal capo. Una indicibile espressione di stupore e di gioia illumina i loro volti.

Incontriamo dei soldati alpini. Ci fermiamo ad interrogarli in fretta:

- Lo avete visto?
- Si.
- E' passato qui sopra?
- Si' sul ciglione di sinistra.
- A che altezza?
- A quattrocento metri.
- Quanto tempo è?
- Dodici minuti.

Rimaniamo sbalorditi, Supponiamo che Chavez, disceso un poco dopo attraversato il Sempione, si sia trovato troppo in basso di fronte al passo del Monscera, più alto del Sempione di cento metri, ed abbia infilato le gole di Gongo.

Immaginiamo quello che egli deve aver provato nel bivio mortale e abbiamo un senso di costernazione. Ma il pensiero che egli forse è già a Domodossola, che le Alpi sono valicate, ci risveglia, e ci fa spargere in evviva il nostro entusiasmo. Avanti dunque. La corsa riprende. Temiamo di non arrivare in tempo a vedere l'aviatore prima che egli riparta per Milano. Egli si era fissato un limite di dieci minuti per rifornirsi e riprendere il volo verso la meta.

Si sarebbe trovato a Milano verso le tre e mezza e avrebbe compiuto in due ore un viaggio che i treni più veloci compiono in quattro ore.



I inscission e i compagni trattergimo l'acceptano di Charea al momento della mersa in moto dell'elica

L'aria si fa calda. Scendiamo nella regione dei castagni. Il cielo è limpido e il sole saetta. La valle dell'Ossola si apre avanti a noi ampia, diafana, luminosa. L'automobile non corre abbastanza per la nostra impazienza.

Eccoci alle prime case di Domodossola. Giungiamo in una piazza. La gente accorre, comprende che noi seguiamo l'aviatore e cerchiamo il campo di atterramento.

La folla è triste.

Ai nostri gesti concitati, una voce ci grida: « All'ospedale! Voltate da quella parte »,

Noi continuiamo a vociare esultanti.

Quella parola sinistra ci è sembrato dovesse essere lo strano nome di una località. Non pensiamo che una sciagura possa essere arrivata quando tutti i pericoli erano sorvolati, quando l'aviatore aveva lasciato dietro di sè tutti i baratri ed i picchi ed i precipizi delle Alpi. Un simile dubbio ci sarebbe sembrato assurdo. Noi corriamo a festeggiare il trionfatore.

Vediamo un gruppo di folla silenziosa che si accalca ad un cancello. La costernazione ed il dolore sono in ogni viso.

Ci fermiamo impressionati. Un ufficiale si avvicina e ci dice: « E' caduto, si è rotta una gamba. E' qui, all'ospedale, arriva in questo momento».

Precipitiamo improvvisamente dalla gioia al dolore.

Ci sentiamo storditi, ci ostiniamo a sperare contro speranza. Ma arriviamo in tempo a vedere il povero Chavez trasportato nella sala operatoria dell'ospedale. Pare un cadavere, tanto si abbandona; le vesti in disordine e insanguinate, la testa oscillante, il viso paliido e gli occhi socchiusi. La sua bocca è tumefatta e sporca di sangue. Un guanto stracciato gli è rimasto sul petto. Ha la gamba sinistra fasciata sul calzone e chiusa fra delle assi.

Che orrendo momenso!

Non si riconosce più il giovane di poche ore prima, così pieno di ardimento e di vita. Un lamento lieve esce dalle sue labbra socchiuse. Seguiamo il triste corteggio dei portatori e dei medici, in punta dei piedi, at traverso una lugubre corsia, dai cui letti bianchi i malati guardano con indifferenza. E noi pensiamo al tumulto sterminato di acclamazioni deliranti che lo aspettava laggiù, a Milano.

Nella sala operatoria i medici in camiciotto bianco lo

spogliano, cautamente, gli tagliano a pezzi il vestito e le scarpe. Il ferito ripete le parole: «Piano! Futo piano!» — con un accento che strazia.

Ci avviciniamo a lui, ci riconosce e fa un cenno di scoramento con la testa. Poi chiude gli occhi dai quali scendono lacrime silenziose sulle gote sporche di terra.

Christiaens lo chiama. Il ferito lo guarda e gli serra leggermente la mano. La sofferenza gli strappa tamenti sordi e profondi.

— Ma come è successo? — domandiamo a bassa voce a Duray, l'aviatore amico che l'aspettava all'atterrissage, e che troviamo li, pallido e annichilito.

Le ali hanno ceduto a venti metri dal suolo. Scendeva benissimo, veniva già a volo plane con delle piccole riprese di motore. A un tratto, crac, le ali si sono staccate e si sono ripiegate indietro; si sono chiuse come quelle di una colomba. L'apparecchio è precipitato a picco e poi si è rovesciato sul dorso fracassandosi. Non ci rimane più nulla: è un ammasso di romami senza forma; il volante è tagliato via, l'elica torta e spezzata, del fuselage non esiste un'asse intera, il carrello di atterrissage è irriconoscibile. Pensate: egli è rimasto sotto a tutto, nell'intrigo dell'apparecchio spezzato col viso contro la terra. Non ha perduto la conoscenza, mi ha nominato. Povero amico mio! E' la stessa disgrazia di Delagrange, quella di Wachter. L'apparecchio era stanco, aveva lottato troppo col vento. E' terribile!

Duray parlando poteva trattenere a stento la sua commozione. Ci ha mostrato il barometro spezzato raccolto fra i rottami. La sua punta aveva cominciato a scrivere quando l'aeroplano era disceso a mille metri di altitudine. L'aviatore si era trovato forse senza guida, era andato a caso, giudicando ad occhio. Ed era riuscito a passare!

Poco lontano dall'ospedale sulla piazza è esposta una grande lavagna con su scritto l'ultimo bollettino. Esso dice: « Chavez disceso felicemente a Domodossola.

10

Viva Chavez! » E' stato scritto appena si è visto l'aeroplano passare sulla città.

I medici hanno riscontrato sull'aviatore la rottura delle gambe in tre punti e la frattura della coscia sinistra.

Si ha quasi l'impressione che quest'uomo sia vinima di un'immensa ingiustizia.



Shocco della Diveria nalla Taca vallata della Taca



Roose del Domo che Chavez ha superato per ragglungere la valle da Inche a Vorzo

#### X.

## IL RACCONTO DI CHAVEZ

Domodossola, 24 settembre,



corme! — ci sussurra una suora nel corridoio, mentre lo attraversiamo a punta di piedi. Duray schiude la porta della camera con precauzione. Nella penombra biancheggia il letto sul quale nel primo momento non scorgiamo che l'alto gonfiore dell'armatura sostenente le lenzuola sulle gambe del ferito. Supino, immobile, la testa affondata nei

cuscini, Chavez sembra infatti addormentato.

Ma sotto le palpebre gonfie e socchiuse i suoi occhi azzurri guardano. Vedendomi mi saluta con una voce trascinante e debole:

— Ah, vous voilà... c'est gentil de votre part — e mi stende la mano sinistra con moto lento e cauto.

Sulla sua testa posa una vescica di ghiaccio legata con dei nastri, per diminuirne il peso, alla spalliera del letto.

- Ce n'est pas gai, vrai ) - sospira.

Duray estrae di tasca un fascio di telegrammi. Sono gli ultimi giunti. Li legge. Vengono da ogni parte, da parenti e da estranei, portano auguri, saluti, voci di entustasmo di genti lontane, parole di dolore di persone care. Molti in italiano debbo tradurli io, e l'aviatore ascolta, attento.

- Duray, bisogna rispondere! - esclama,

Egli parla cercando di non muovere le labbra gonfie e addolorate, coperte di graffi e di piccoli tagli, unte di vasellina.

- E gli altri mi domanda dopo alcuni istanti di silenzio.
  - Gli altri, chi?
  - Gli altri aviatori, Weymann...
- Hanno tutti abbandonato. Weymann e Farman hanno lasciato Briga stamane diretti a Milano.
  - Ah!... credevo... fa così bel tempo oggi.

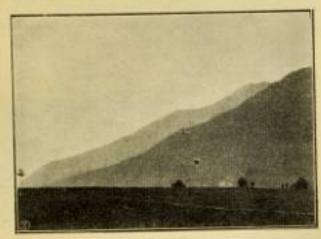
Forse egli, nelle lunghe ore desolate di immobilità e di silenzio, era tormentato dal dubbio che un altro aeroplano varcasse le Alpi oggi, ultimo giorno della gara, e potesse volare verso le pianure lombarde.

- State tranquillo. Avete ben vinto.
- E' stata dura. Non ho passato il Monscera, sapete... lo sapete?

Nel parlare del suo meraviglioso viaggio, l'aviatore si anima un po', dimentica la sofferenza. I momenti più difficili della sua traversata sono quelli che egli ricorda con maggiore compiacenza, come a un soldato sono cari alla memoria gli episodi più terribili delle battaglie vinte.

- Immagino che vi siate trovato troppo basso per superare il Monscera.
- No, no, risponde. Avrei potuto benissimo elevarmi. Ma non ho osato... non ho osato. Vi ricordate che vento lunedi, quando sono stato sballottato nella valle della Saltina? Lo stesso vento improvviso....
  - Vi ha preso di fianco?

- No, soffiava da ogni parte... Veniva a turbini, saliva, scendeva, formava vortici...
  - In qual punto del percorso vi ha assalito?
- Quando sono partito era la calma... Sono arrivato al passo del Sempione... Tutto andava bene... La giornata era così chiara che ho potuto vedere l'hôtel, distintamente, poco dopo passato il Riedalp... Imbocco la vallata della Krunmbach, sapete... quella valle dove siamo discesì insieme al mattino, con Paulhan...



Charex partito music il voto a spirale sul Buguerberg per raggiosprio l'aftenza necumaria a superare il Sempirese

- Perfenamente.
- Mi sono abbassato un poco per coprirmi dal ven to dell'est...
  - Vi abbiamo veduto.
- Eravate voi? Ho scorto un'automobile che correva...
  - Udivate urlare?
- No... Mi sono dunque abbassato. Ho avuto appena qualche colpo di vento... Temevo di peggio dopo quello che avevo visto alla matrina. La calma è conti-

nuata fino al passo di Fürggen, quella valle alta che si vede dal villaggio del Sempione...

- E' il principio del valico del Monscera.

— Appunto... Ero ben decino a passare per di là. Conoscevo la rotta perfettamente. Ero salito due volte sulla roccia del Pioltone e avevo nella memoria tutti i valichi... Arrivato al Fürggen credevo che il più difficile della traversata fosse passato. Ma una prima buffata di vento mi investe mentre passo sopra la strada maestra... ove fa gli ultimi tourniquets nella valle prima di

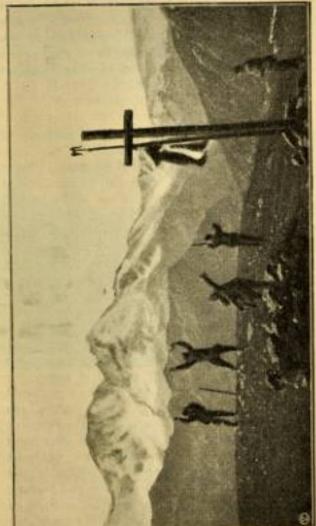


Chavet continua ad shreams a spirate

dirigersi verso Gondo... Mi seguite?

- Rivedo il luogo. Eravate molto in alto sulla strada?

— Più di mille metri. La vedevo come un nastrino bianco attorcigliato... Fino allora avevo volato in direzione di sud. Da li mi dirigevo a sud est... Appena mi trovo nel passo di Fürggen fra il Seehorn a sinistra e lo Tschaggmatthorn a destra, mi sento improvvisamente abalestrato dal vento... Erano dei veri colpi di mazza, improvvisi, ora in su, ora in giù, e mulinelli, e vortici... Mi pareva di rimbalzare come una palla. Facevo dei salti di cinquanta, sessanta metri. Ah, se il barometro

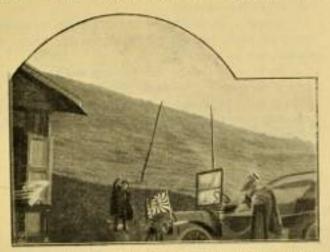


commissed the st trovens and Mensices preventions if passaggle defl'arreptane at Claves and Propra-

avesse registrato vedreste che zig-zag straordinario segnerebbe!... Ero bittato in giù verso la terra e poi subito portato in su... poi gettato sui lati... E' li che ho stancato l'apparecchio. Mi sentivo portar via dal beccheggio. Pareva che l'aeroplano volesse sfuggirmi da sotto. Alternavo i gauchissements, lavoravo di équilibreur... Era una lotta accanita....

- Vi siete spaventato?
- No.
- La visione della montagna, dei suoi abissi sotto di voi, non vi faceva alcuna impressione?
- No, non ci pensavo. Non vi guardavo... Vedevo avanti a me, a cinque chilometri solo, il valico del Monscera, alto, dirupato e sentivo che non poteva passarlo. I venti lo barravano, vi si ingolfavano... Alla mia sinistra si apriva la valle di Zwischberger che comunica con quella di Gondo. E' una stretta gola fra pareti a picco chiusa fra il Sechorn e il pizzo Piolione, più brutta, più stretta di quella di Gondo. Si vede passando dalla strada. E vi sono entrato... Non avevo scelta. Dovevo decidermi subito... o dovevo atterrare fra le roccie...
  - A che altezza volavate?
- Sopra a duemila metri, a duemila e cento forse... Ho girato intorno al Seehorn e ho imboccata la gola. Tre minuti dopo, tre lunghi minuti, vi assicuro, mi trovavo sulla spalla del pizzo Pioltone, e seguivo la valle, poco sotto alle creste... Il vento soffiava assat forte, ma lo avevo alle spalle. Filavo velocemente, forse a più di cento all'ora. Avevo ancora degli sbalzi i delle ondate di aria mi portavano come una tavola galleggiante sopra una tempesta, ma i dislivelli erano minori di prima. Mi accorgevo tuttavia che l'apparecchio aveva sofferto... Ho percorso così sette od otto chilometri fin dove la valle si allarga. Ho scorto allora il paese di Varzo, basso, alla mia sinistra, dall'altra parte della valle. Ero almeno mille e cinquecento metri più in alto del villaggio. Pareva in fondo ad una gran

valle verde. Le alture sull'altra riva mi sono sembrate più facili ed ho subito deviato... Puntando su Varzo mi sono abbassato rapidamente, di un cinquecento metri forse, alternando dei voli plané a delle riprese di motore... Ed ho fatto bene, perchè ho trovato una zona più calma. Passato Varzo, ho volato sempre su la riva sinistra... Ho visto lontano la valle dell'Ossola. Era la fine. Vi sono arrivato in un baleno... Sono passato su Domodossola, abbassandomi sempre. Ho scorto lon-



Gii metomobilisti al controllo scorgono il posseggio di Chavez sul ralico

tano il prato, della gente, una gran croce bianca sull'erba, il segnale di atterramento. Poi... poi sapete il resto.

- No, raccontatemi fino alla fine.
- Non so, scendevo benissimo, scendevo regolarmente un po' a volo plané, un po' col motore. Doveva « attaccare » il motore per non essere trasportato dal vento, abbastanza forte... Facevo un afterrissage normale... Ero quasi a terra, contento... Poi non so altro. Non mi rendo conto di quel che è avvenuto. Vi penso, ma non

posso ricordarmi... Mi rivedo a pochi metri dal suolo, nel mio apparecchio... Poi più nulla...

Non avete visto le ali ripiegarsi?

— No. Dicono che si sono piegate indietro come quelle di un piccione che si posi... E' vero Duray?

 Non parliamo più di questo! — interrompe parernamente Duray — Basta.

Chavez tace, docile come un fanciullo, assorto forse in uno sforzo della memoria, intento a riallacciare i due capi del ricordo spezzato.

 Sapete — gli diciamo — che sarà eretto un monumento sul posto ove atterraste? Un enorme scoglio di granito, con un'epigrafe.

No?! — fa l'eroico aviatore con una intonazione che è di sorpresa e di modestia insieme.

Ma il suo viso un poco sformato rimane impassibile nella sola espressione che gli è concessa: quella della sofferenza.





E passo del Mouscera

XI.

## CHAVEZ È MORTO!

Domodossola, 27 settembre.



'eroe è morto.

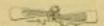
A nulla hanno giovato gli auguri palpitanti che sorgevano da ogni cuore per la sua salvezza, quei voti unanimi e accorati che erano come un grido di grazia lanciato da tutta l'umanità commossa. L'inesorabile sentenza della fatalità ha avuto il suo corso.

A nulla ha giovato la scienza, a nulla ha giovato l'amore. Il destino ha voluto che si spezzasse l'anima che aveva avuta la visione inaudita delle Alpi dominate e fuggenti sotto al solco di un volo divino, una visione che forse nessua altro uomo avrà mai più.

Qualche cosa si rivolta in noi; ci sentiamo riluttanti a credere che tutto sia finito, che l'audace e fiero giovane che abbiamo visto passare più in alto e più veloce dell'aquila fra le vette nevose, che ci ha fatto fremere, e piangere, e urlare d'entusiasmo, che rappresentava tutto l'ardimento, tutto l'impeto e tutta la poesia della nostra epoca, non sia più che un cadavere sopra un letto d'ospedale. Ci pare di trovarci di fronte ad una ingiustizia; più ancora, ad una vendetta della sorte.

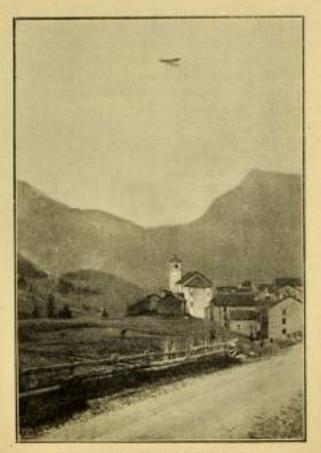
Avremmo più facilmente accettato con rassegnazione la morte di questo eroe lassù nei precipizii immani della montagna, fra le rocce fantastiche e i baratri profondi di quelle regioni così alte che non sembrano più di questo mondo, silenti, gelide, terribili come un paesaggio visto in delirio. Egli rischiava la vita, era sospeso sulla morte, poteva morire: lo temevamo con angoscia, ma lo sapevamo.

Invece no. Egli doves compiere il suo prodigio, arrivare alla fine della sua impresa immensa e favolosa,
credersi tornato fra gli uomini dopo avere scala·o il
cielo, udire le voci amiche che gli lanciavano un saluto
delirante, vedersi a terra, nel piano tepido e verde, provare la gioia di chi si sente in porto dopo una tremenda
burrasca, dare a tutti e a se stesso il sollievo del pericolo finiro, l'esultanza del trionfo e della conquista, e
morire.



Era ancora il vento della montagna che lo inseguiva fin vicino alla meta, che lo trasportava oltre il punto di arrivo, e per vincerlo egli aveva dovuto discendere con una violenza che ha schiantato le sue ali stanche. Inutilmente le raffiche lo avevano aspettato all'agguato nei passi più alti, lassù, fra le vette scoscese e gigantesche del Seehorn, di fronte al Monscera dirupato; inutilmente i mulinelli lo avevano colpito, lo avevano squassato, lo avevano sospinto qua e là ingolfandosi fra le pareti sterminate della Valvaria, perseguendolo nelle gole del Gondo, in quell'orrida fenditura che egli poi nominava nel

delirio « les couloirs de l'enfer ». Egli era sfuggito, aveva vinto. Nel momento più tragico della lotta aveva trovato la forza di cambiar rotta, di arrischiarsi per vie



Chryer superato il valico passa su Simplon Village

imprevedute e spaventose, una forza di decisione che forse aveva scosse le più salde compagini del suo spirito, come i turbini avevano scosso fatalmente quelle della sua macchina volante; ma aveva vinto. Ed ecco che il soffio irato dei monti lo raggiunge lontano, all'ultimo istante, lo colpisce alle spalle, insidiosamente, e lo atterra. Non doveva rialzarsi più.

Di tutto quello che egli ha veduto, ha provato, ha sentito lassù, delle sovrumane sensazioni di questo viaggio che pare un sogno, non rimangono che le poche frasi uscite dalla bocca del moribondo, ripetute agli amici con una insistenza da allucinato, piccoli lembi sollevati sopra un grande mistero. Noi non lo sapremo mai più. La morte ha sigillate le labbra del trionfatore martire. Egli scende nel sepolero col suo secreto, col suo immenso tesoro di ricordi, fatto di luce, di azzurro, di profondità, di angoscia, di esultanza.

Fino all'ultimo istante di vita, fra i rantoli dell'agonia, le sue labbra immobili e doloranti mormoravano flebilmente parole che facevano capire come il suo spirito fosse ancora lassa, vagante negli spazii sconfinati ed eccelsi della montagna. La sua anima intrepida volava, volava, volava....

Quale straziante agonia!

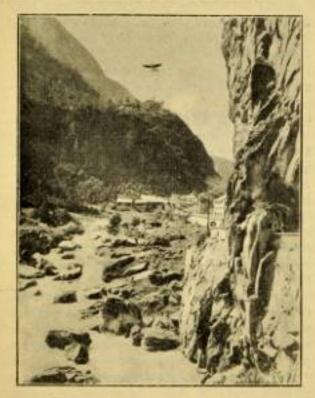
Perchè tanta ferocia si è accanita contro quest'uomo? Poichè doveva morire, meglio sarebbe stato fosse morto laggiù, al gran sole, sul campo sfolgorante, arrivando, come il soldato di Maratona, con un grido di vittoria. E l'aspettavano invece tutte le torture d'una lenta morte, nella tetra casa del dolore. E' un ben triste dovere di cronista narrare ora.



Osservo i miei appunti frenolosi, ed ho un fremito. Mi accorgo che l'ironia spietata del caso riunisce nel mio taccuino di reporter le parole scritte sul Sempione, con l'anima in fiamme, mentre egli si avvicinava a volo poche parole che chiudono per me un mondo di pensieri e di emozioni ineffabili — alle note scritte con-

vulsamente nel corridoto dell'ospedale mentre egli spirava.

e..... Eccolo — arriva — palpiriamo — nostre mani tremano — tremano ginocchi — evviva — passa — ur-



Cheves superate il Progra e traversata la Val Valra esce supra la Diversa a licile

liamo.... " leggo in cima all'ultima paginetta di questo libercolo confidente ove vengono a registrarsi tanti avvenimenti con la confusione della vita; e più sotto vedo scritto: " Costernazione — suore e malati stessi dell'ospedale sono commossi — ore 2.30 Chavez si spegne...."

Entrando nell'ospedale, passando avanti alle corsie eguali e bianche che mandano un alito di medicinali, che hanno qualche cosa di malato anche loro, ho visto infatti tutti gli infermi seduti sui letti, attenti alla gente che passava nei corridoi, pronti ad interrogare sommessamente una suora o un medico:

- Donore, una parola, Come sta?
- Sta morendo!

E quella agonia vicina faceva dimenticare a quegli infelici le loro stesse sofferenze. Si udivano mormorare delle preghiere.

Avanti alla porta della camera del morente si aduna un gruppo di persone, silenziose e costernate. Vi è il sindaco di Domodossola, il presidente dell'Opera dell'ospedale, qualche giornalista. Nessuno osa parlare. In un angolo, sopra un tavolo, stanno dei fiori, due grandi mazzi di fiori elle una amica del povero Chavez gli aveva portati ieri, e che i medici hanno fatto togliere dalla camera. La loro presenza diventa lugubre quando la morte aleggia vicino. Ora avvizziscono, sembrano quasi un simbolo dell'ultima speranza. Presso ai fiori è posato un recipiente di ossigeno vuoto.

La porta della camera si schiude ogni tanto, ne esce qualche medico, dal viso angosciato; fa un gesto di accoramento e rimane il fuori, presso la finestra per sottrarsi alcuni istanti a uno spettacolo che strazia. Cossa può fare più ora un medico se non guardare a morire? Il sentimento di questa impotenza dolorosa si legge nello sguardo di tutti i dottori che da stamane circondano il letto dell'agonizzante.

Dalla finestra aperta scorgiamo sulla via la gente che aspetta le notizie. Non manda una voce, non si sente la sua presenza. Le donne stanno a gruppi presso alle soglie delle case. Tutti guardano verso il cancello dell'ospedale, e cercano di capire, dal volto di chi esce. Lontano, splende un bel sole, e i monti dai quali egli discese, si innalzano giganti in una calma solenne.

Ma di che cosa muore Chavez? Non delle sue ferite : egli non ha febbre, non ha congestione, non ha infezioni, egli parla mentre si spegne. Dov'è il male che lo uccide?

La scienza non sa dirio. Il mule non è nel corpo. E' nell'animo. Lo chiamano « trauma psichico » lo chiamano « shock nervoso », ma non si sa cosa sia, non lascia una traccia nei muscoli, nel sangue, nei nervi. Vi sono delle emozioni oltre le quali non si vive più, ecco. Qualche cosa si spezza nelle profonde e ignote fonti della vita.

Forse Chavez non sarebbe morto se fosse caduto dopo un breve volo in un aerodromo, pure spezzandosi le gambe. Ma la spaventosa sensazione di precipitare ha trovato i suoi nervi già troppo tormentati dalle angoscie e dalle commozioni; erano troppo tesi, e li ha stroncati.

Egli aveva speso più energia di quanto un uomo possa darne; aveva vissuto trentadue eterni minuti di attenzione, di raccoglimento, di volontà d'una violenza incommensurabile, e la sua vitalità vi è passata. La felicità della vittoria poteva soltanto infondergli una nuova onda di vita, essere il suo contravveleno. La caduta lo ha distrutto.

Nessun nervo ha obbedito più in lui nei controlli delle funzioni involontarie. Il suo cuore ha palpitato precipitoso, come un orologio senza bilanciere. Era come se il palpito dello spavento si prolungasse senza fine. Le mani si gelavano e l'assenza stessa dei dolori alle ferite indicava uno svanire di sensibilità fisica. Nell'impeto del cuore si logoravano tutte le forze. In quella fiamma si bruciava l'avvenire. Solo la mente è rimasta sveglia fino all'ultimo, ma piena del tumulto ossessionante delle ultime sensazioni.

Chavez muore di aver ardito troppo, di aver dato, con una generosità e un'audacia sublimi, tutti i tesori della sua gioventù. La caduta lo ha trovato sfinito e lo ha lasciato stupefatto, sognante sempre il suo volo. Il suo corpo è piombato così bruscamente, che si direbbe che lo spirito non abbia potuto seguirlo; e per esso il volo miracoloso è continuato, con tutte le sue ansie, per finire nella morte.

Facciamoci forti, entriamo in punta di piedi nella camera, dalla quale esce il lamento affannoso del morente. E' tale il silenzio intorno, nella via e nei corridoi, che non si ode altra voce che la sua. Una voce piena di sofferenza, una voce che pare chieda siuto.

Sulla soglia rimaniamo inchiodati da un sentimento profondo di pietà, di rispetto e di dolore.



Il volto del morente ha già il colore della morte. Egli agita il capo cercando dell'aria, della vita, con la bocca socchiusa, e il suo gemito ha un'intonazione di pianto infantile, il quale forse rammenta al fratello che lo assiste giorni lieri e lontani. Con la mano sinistra esangue e fatta scarna in due soli giorni quasi che la morte abbia cominciato a divorarlo, il morente annaspa l'aria, cerca qualche cosa, poi fa un cenno come per dire: « E' finita! » e ricade per qualche istante.

Duray e Christiaens, i due inseparabili amici di Chavez, gli stanno ai fianchi, curvi su di lui, trattenendo a stento le lagrime. Il fratello è presso al letto e guarda Geo con un viso convulso e intento, come per cercare di infondergli con lo sguardo un po' di vita. Quattro medici sono interno, vestiti di bianco, curvi anche loro su quella faccia di cera.

Uno di essi tasta ogni tanto il polso del malato. A che pro? Il cuore non si segue più, è irregolare, de-bole, si slancia in pulsazioni febbrili, precipitose, e si ferma a un tratto dando l'impressione della morte. Gli occhi della vittima si fanno vitrei... ma il cuore riprende. In fondo al letto, in piedi, sta un sacerdote.

Scoppia un singhiozzo in un angolo della camera. Vi è là una donna, che la poca luce filtrante dalle finestre chiuse non ci aveva fatto scorgere. Seduta, col volto fra le mani, comprime il pianto che la soffoca. I suoi cappelli neri ricadono scomposti sulla fronte. Essa è l'amica che ha portato ieri a Chavez l'umile omaggio dei fiori. Duray lascia il letto, si avvicina a lei, la solleva, le sussurra paternamente:

- Andiamo, usciamo fuori, rientrerete dopo. Non c'è pericolo immediato....



Il tragica atterramento di Chavez a Domodoncila al posto di ribenimento.

Ella resiste in silenzio, poi cede e sorretta si allontana genando un lungo sguardo bagnato di lagrime sul letto di morte. Appena varcata la soglia il suo pianto scoppia disperato. Si accascia sopra una sedia celando il viso tutto scosso da un singhiozzo, e rimane sola. Le persone che aspettano li fuori si ritraggono da lei con un senso di riverenza. Dopo cinque minuti essa si sente più calma e con risolutezza rientra nella camera.

Duray vedendomi mi tende le mani e con voce tremante di pianto mi mormora: - C'est l'agonie, vous savez!

La voce dei morente si solleva a tratti, manda talora dei gridi lugubri che risuonano in fondo alle nostre anime. Poi parla, chiede dell'acqua d'anice. E' la sua bevanda favorita.

Sono le due e tre quarti.

Vi è una ripresa apparente delle sua coscienza. E' una illusione. Il moribondo non ha più che qualche minuto di vita. Ma una folle speranza passa in noi tutti.

 L'altitude.... l'altitude!... — dice all'improvviso Chavez, articolando le parole a fatica, lentamente, la lingua già colpita dall'estremo torpore. Poi soggiunge:

— Il faut... ajouter deux centimètres... d'essence...

Dopo un lungo silenzio scandito dai lamenti, balbetta i

— Le moteur... le moteur... je dois... me buisser...

E' sempre il delirio del volo. Quel volo che non finisce, che non finirà più. La sua mente fugge dietro a un ronzio possente di motore, che è ora tutto il suo palpito, fra turbini e raffiche, sopra a bianche vette di monti.

- Atterrir... atterrir... - balbetta ancora.

Il suo pensiero vacillante cerca forse la discesa, cerca il riposo. Il respiro è breve, il lamento diventa un pianto, e in questo pianto egli esprime delle cose piene di calma serena.

 Nous trons... nous promener... sur ton automobile... — dice al fratello, che si morde le labbra convulsamente.

Si rassomigliano, i due fratelli; soltanto l'aviatore è rasato, e l'altro ha due baffetti biondi. Ieri, in un periodo di lucidità, il ferito aveva detto scherzando a Duray:

 Ecco il buon momento per farmi crescere i baffi, e coprire così la cicatrice del mio labbro.

L'ultimo scherzo lo ha detto al fratello, vedendolo, due ore prima di morire:

Come sei rosso! — gli ha osservato sorridendo.

 Hai bevuto alla mia salute?

Il fratello era rosso perchè aveva pianto.



Le smanie dell'asfissia agitano il morente il cui respiro diviene più corto e il cui lamento si fa sempre più doloroso. Poi cessa,

Gli occhi si fissano vitrei.

E' un altro istante di morte apparente. Ma la vita ritorna.

- Comme... madame de la Roche - balbeita - je veux me lever....

Il prof. Veggia, primario dell'Ospedale, si allontana dal letto:

- Che strazio! - mormora. - Un altro uomo sarebbe morto due ore fa.

E' l'energia della sua anima che lo tiene ancora vivo.
E' una lotta suprema e tenace contro la morte. Essa
non sa come domare tutta questa gioventù. Ghermisce
la vittima, la immobilizza, fa cessare i palpiti del suo
cuore e il faticoso ritmo del suo respiro. Ma la vita si
ribella e tornano i palpiti, torna il pensiero, torna la voce. Egli non vuole morire.

Qualche minuto prima di esalare l'ultimo respiro, egli ha la visione della fine imminente:

- Non... non... - ripete.

L'ha burlata tante volte la morte, quando voleva ghermirlo per le ali, trarlo giù a colpi invisibili, ed egli sfuggiva.

— Maintenant... je... sui... dans... une... mauvaise... condition! — egli dice affannosamente e gira lo sguardo all'intorno.

Tutti i volti reclinati su di lui devono sorridere fra le lagrime. Delle estreme menzogne lo confortano così.

— Non... non... — riprende fra i gemiti laceranti ca n'existe pas.... La realtà gli appare forse come un incubo atroce nel quale si dibatte... Non... ça n'existe pas...

E dopo un silenzio:

- Non... non... je ne meurs pas... meurs pas...

E' l'ultima cosa che ha detto, l'ultima rivolta contro l'ingiustizia del destino.

Egli si ferma. Fra i denti serrati le parole si arrestano in un rantolo. Il respiro diminuisce, i lamenti si tanno fiochi. Tutto questo in pochi secondi.

Poi la catastrofe precipita.

In un silenzio sepolerale si ode il sibilo di un serbatoto di ossigeno messo in funzione.

Ancora un lamento.

E' la fine.

Un gran pianto scoppia nella camera. Tutti piangono accorati. I medici singhiozzano con le mani sul viso. Si abbandonano anche loro, che pur hanno familiarità con il terribile spettacolo della morte, all'impeto del loro sentimento.

Tutti si sono scostati dal letto dove il corpo boccheggia ancora, cadaverico,

Un medico accorre di fuori con un apparecchio elertrico, per fare un supremo tentativo che prolunghi quell'ultimo bariume di esistenza. Ma si ferma esterrefatto appena varcata la soglia.

La donna è caduta in ginocchio e si prostra in un convulso di disperazione,

Il corpo è inerte ora nell'eterno riposo. Gli occhi affondati, lividi, rimangono chiusi, e sembrano neri nel cereo pallore del volto, macchiato di ferite, deformato, smagrito nell'abbandono assoluto della morte. Ma spira da esso una grande calma, come se dopo l'ultimo impeto di rivolta si fosse fatta in quell'anima una rassegnazione dolente e profonda.

La bocca dischlusa lascia scorgere il bianco dei denti. La mano ninistra è rimanta col gesto di afferrare qualche cosa che è sfuggita, e sembra stanca dall'aver cercuto.

Povero Chavez!

Chi potrebbe riconoscere in questo cadavere il giovane entusiasta e lieto che vedemmo fra gli hangars di Briga pochi giorni or sono, tutto contento di vivere e di vincere?



I ricordi si affollano alla nostra mente piena di costernazione, di non so quale stupore, di una specie di incredulità assurda.

Era la sera della domenica, alla vigilia del primo tentativo, e scendevamo con lui al paese, dal campo d'aviazione. Scendevamo a piedi, dietro le ultime comitive di pubblico che lasciavano Brigueberg. E Chavez, che il giorno dopo doveva slanciarsi al primo assalto delle Alpi, si divertiva come un fanciullo ad osservare la difficile discess di due ubbriachi. La commentava in termini d'aviazione, pieni di comicità. Se deviavano, era un coap de vent; se si piegavano, era un gauchissement; se correvano, come corrono senza sapere un perchè gli ubriachi, quando la strada era in discesa, era un vol planè, e quando sono caduti è stato un atterrissage.

E rideva di cuore. Ma poi i due ubriachi, presi da un'idea pazza, si sono messi a discendere il fianco scosceso del monte, e lui si è slanciato al salvataggio e li 
ha ricondotti sul buon sentiero. E chi non ricorda la sua 
burla ai buoni turisti svizzeri, che sbarcavano a Briga 
per vedere i voli, e che egli arringò da dietro alle persiane della sua finestra? Era sempre di buon umore, 
sempre gaio, sempre gentile. Diventava calmo e ri 
flessivo soltanto quando si trovava solo, e pensava al 
suo gran volo imminente. Aveva approntata la sua meravigliosa traversata con la tranquillità di chi ha pensato e calcolato. Mi pare di rivederlo la mattina del volo,

quando siamo andati insieme a visitare le valli oltre il colle del Sempione. E più tardi, quando si inerpicava insieme a Paulhan sopra una balza per studiare il vento. Era così agile, così risoluto, così sicuro! Fu li che egli decise: — Je part! Il faut che je part — mi disse salendo sull'automobile di Paulhan per correre all'hangar. E non l'ho rivisto più in piedi.

Ed è lui, proprio lui, il disteso, affondato pesantemente sui cuscini, lui che era così leggero nell'aria, che faceva pensare ad una cosa che non potesse cadere, tanto sembrava etereo fra quelle sue ali, che si sono schiantare.

Si è distrutta la macchina e si è distrutto l'uomo. Ma del fatto prodigioso rimane la memoria che non si distruggerà mai. Il nome di Chavez rimarrà fra quelli dei più grandi eroi. Non si è soltanto eroi per amore della patria, per amore della scienza, per amore del dovere. Chavez è eroe per amore di un sogno. Ha risvegliato un poesia di leggenda, così bella, che ne siamo ancora storditi.

Ed anche nel più lontano futuro non vi sara uomo che attraversando queste Alpi non guardi verso la vetta bianca del Monte Leone e non dica: « Là passó volando Chavez! »





La piana di Domodoscola

#### XIL

### L'OMAGGIO DELLA FOLLA

Domodossola, 28 settembre.



no strisciare sommesso di piedi risuona per le scale dell'ospedale, così nude e tristi, che hanno visto salire tanti dolori e scendere tanti morti. Lo scalpiccio continuo e regolare avanza in un piccolo corridoio, sulle cui bianche pareti irrompe il sole dalla finestra spalancata, e poi rallenta e si spegne

oltre la soglia della camera funebre.

Del pellegrinaggio di popolo che sfila avanti al cadavere di Chavez non si ode che questo timido rumore di passi, il fruscio caratteristico di una moltitudine devota in chiesa.

Fin da quando la folla si avvicina ai cancelli dell'ospedale le voci si abbassano, divengono mormorio, poi si estinguono. E pare che la gente obbedisca a un comando misterioso. Si ha l'impressione che alla porta dell'edificio, nel vano buio, si erga qualcuno che nessuno vede, ma la cui presenza tutti sentono, qualcuno che parli alla coscienza della folla e dica: Silenzio!

I passi si fanno cauti, come per non risvegliare un sonno augusto, e i volti diventano gravi. L'uscio della camera funebre è tutto aperto, ma i visitatori si soffermano un istante prima di entrare, con un gesto di titubanza, per quel senso instintivo di paura e di ribrezzo che fa sempre la morte. Non osano guardare subito, protendono un viso pieno di curiosità ansiosa.



Ma vi è tanta quiete in quella piccola camera dalla quale esala un profumo di fiori, che ogni ribrezzo si dissipa, e i visitatori entrano, a capo scoperto, si avvicinano adagio adagio, lo sguardo fisso sul volto dell'eroe morto, e inchinano la fronte in un atteggiamento reverente. Un cadavere composto sul suo letto di morte è sempre guardato dal popolo come una cosa sacra.

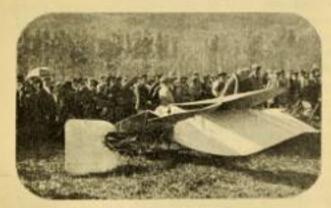
Dalle persiane chiuse filtrano dei nastri di sole che vanno a tracciare sottili bagliori sul pavimento. Abbacinati dalla luce esterna, si intravvedono appena al primo nomento dei fasci di fiori qua e là, e, fra quattro fiamme deboli e gialle, un lungo corpo umano oscuro e rigido sopra al candore delle lenzuola. Le fiamme oscillano a soffi d'aria che noi non sentiamo.

La camera, nuda e bianca come una cella di convento, sembra trasformata. Eppure nulla vi è cambiato: è sempre quella camera ove lo abbiamo visto soffrire. La ifferenza non è nelle cose, leri stesso ci accorgemmo di un mutamento indicibile, inafferrabile e profondo che si era fatto in quest'ambiente nell'attimo della morte. E' scomparso a un tratto il suo aspetio di intimità, sia pur dolente, nella quale si intrecciavano cure, affanni, bisogni. In un istante è divenuto un luogo dove non si può fare più altro che pregare e piangere. Ha acquistato

un'austerità di templo.

Le cose più famigliari vi hanno assunto un aspetto inusitato e solenne: il letto è un catalalco, la stufa è una stele che sorregge grandi corone, e il comò porta una croce d'argento e dei mazzi di fiori come un altare. La lampada elettrica a capo al letto è accesa e fa scendere un riflesso sulla fronte d'avorio del morto.

In poche ore sembra siano passati su quella fronte tutti gli anni che il destino le ha rubati. E' il cadavere di un vecchio che noi vediamo, e ritroviamo a fatica il



L'accoptano di Chaver fracassato all'atturramento

profilo giovanile del valoroso aviatore in quel volto che si deforma e si accascia come sotto il peso di una stanchezza infinita e spaventosa.

Anche il corpo si è trasformato nell'abbandono assoluto della morte; ha preso una apparenza di cosa che imiti vagamente un uomo, e vi è quasi una maggiore parvenza di vita nel vestito grigio che lo ricopre, per tutte quelle sue vecchie pieghe che dicono i gesti abituali e che sembrano ancora piene e vibranti di moto.

I piedi martoriati e distorti mostrano due suele nuove che non hanno mai toccato la terra. D'inalterato non vi sono che le mani, mani d'avorio intrecciate sul crocifisso, piccole, aristocratiche, che dimostrano una nobiltà di razza e una raffinatezza di vita. Se non sapessimo che Chavez era un vero gentiluomo, potremmo riconoscerlo dalle sue dita.

Una cravatta nera si annoda sotto al suo mento, ombrato da una barba che si direbbe cresciuta in queste ore. Un mazzetto di edelweiss è all'occhiello del morto. Non vi sono altri fiori, sopra di lui e sul letto, se non questi che la montagna gli ha mandati, estremo omaggio, e che aprono sul suo petto le loro melanconiche stelle lanose. Sono la sua decorazione.

Intorno alla testa, sul cuscino, si sparpagliano i capelli lunghi, che egli usava portare divisi, e la fronte tutta scoperta si avanza prominente con un non so che di volitivo ancora e d'imperioso. Gli occhi socchiusi sembrano guardare infinitamente lontano.



Sfila la folla commossa nell'angusta camera. Viene da ogni angolo della città, viene dalla campagna, rappresenta tutte le classi, tutti i ceti, tutte le età. Passano signore, popolani, ufficiali, montanari, soldati, preti. La processione non ha lacune.

Entrano delle fanciulle, a gruppi. Qualcuna porta un fiore che depone quasi furtivamente sull'angolo di un mobile. Si ode un singhiozzo sommesso, tutti gli occhi sono pieni di lacrime. Delle scarpe ferrate risuonano nel corridolo. Alcuni contadini si avanzano con precauzione, vergognosi del rumore dei loro passi. Fanno il segno della croce davanti al morto e rimangono assorti in una preghiera che agita le loro labbra. Una vecchia si inginocchia presso la porta.

Arrivano alpigiani della valle di Gondo, da Varzo, da tutti i paesi che lo videro passare nell'aria. Un dolore vivo e sincero è sui loro volti rudi. Si fermano immobili, col cappello fra le mani, la testa china.



Un piebiscito di cordoglio e di pianto si leva dall'anima del popolo. Non v'è persona che non voglia apporre la sua firma, uscendo dalla camera funebre, sul registro che si trova nell'atrio dell'ospedale. La gente si affolla intorno al piccolo scrimoio, silenziosamente, c aspetta il suo turno. Delle rozze mani disegnano lentamente grosse lettere angolose. Ecco delle contadine, che vestono il nero caratteristico costume della valle dell'Ossola, con un gran fazzoletto a fiori sulla testa. Scrivono una dopo l'altra il loro nome, faticosamente. con una attenzione da scolare, torcendo il collo e cancellando col dito le lettere sbagliate. Un vecchio montanaro non sa scrivere, rimane incerto, umiliato, poi timidamente dice il suo nome all'orecchio di un implegato ferroviario che sta tracciando la sua firma. Altri lo imitano, e decine di nomi si seguono così nella stessa calligrafia. E' una scena profondamente commovente. Ognuno vuole lasciare una traccia del proprio dolore.

Quel registro fu posto li domenica. Le prime pagine sono piene di espressioni di augurio e di speranza. Poi più niente; non vi sono che firme, pagine e pagine di firme. La morte ha troncato le invocazioni e gl'inni. Si ha l'impressione di un silenzio improvviso. Tutti quei nomi, migliaia di nomi, non sono che una folla muta. Pare di rivedervi il pellegrinaggio taciturno e lagrimante che sfila ai piedi del cadavere.

Alle quattro i cancelli si chiudono. La processione è cessata. L'inchiostro umido brilla sulle ultime firme. Nell'Ospedale torna a raccogliersi il silenzio grave e consuero. Delle suore di carità si aggirano per i viali del giardino, tutti pieni di sole, raccogliendo fiori.

Per tutta Domodossola si raccolgono fiori per i funerali di domani. I giardini si spogliano dei loro ornamenti, hanno l'aria di prendere il lutto anche loro. Intanto alcuni uomini in camiciotto si affaccendano intorno al cadavere come degli scultori intorno a una statua. Ritraggono la sua maschera. L'operazione è sinistra. Finora quel corpo era stato trattato come se una sensibilità vi fosse rimasta, come se fosse ancora un uomo. Ora non è più che un calco. Si lavora sopra a una cosa. Il suo viso viene ricoperto di gesso. Sembra una profanazione.

Un'ora dopo tutti escono e il povero morto rimane solo. Solo per la prima volta.



Le aborce della vallata del fempione sella vallata della Torce, presso Domidossola, di dove è uscite Chavez



Famiglie di Chaves e griatori argunno il foretto

XIII.

#### FRA POPOLO E FIORI

Domodossola, 29 settembre.



tornato al di là delle Alpi. Quando abbiamo visto il vagone che serrava la sua salma sparire lontano verso le tenebrose e smisurate viscere del Sempione, non so quale amarezza si è aggiunta al nostro dolore. Ci è sembrato quasi che la montagna ce lo portasse via, il nostro caro eroe, reclamandolo come una preda. Abbiamo pensato che sarebbe stato bello

portarlo attraverso i valichi, nella serenità di quelle altitudini che egli aveva sorvolate, portario sotto alla luce, nel soffio dei venti gelati, fino all'altro versante.

Fra tanto popolo e tanti fiori, nel fulgore di una giornata divinamente bella, il funerale di Chavez è sassato come una apoteosi. Nulla di più semplice di queste esequie; ma esse acquistavano una imponenza indicibile, una solennità suprema per la commozione unanime in mezzo alla quale si svolgevano, per quel cordoglio profondo che metteva intorno alla salma un vasto e tragico silenzio.

Suonavano le campane di tutte le chiese della città, e suonavano campane in lontananza, nei villaggi, alle faide delle Alpi che si ergevano nitide nella serenità e nella calma. Una moltitudine compatta e nera si accalcava per tutto, riempiva le vie, gremiva le finestre. Chi aveva poruto si era vestito di nero; gli altri portavano segni di lutto al cappello, al braccio, un nastro, una cravatta. Ma il vero lutto era nei volti.

Tanta gente era discesa dalla campagna, venuta dai monti. Chavez è diventato un idolo delle fiere popolazioni della montagna. In altre epoche il suo prodigio avrebbe creato una religione. I montanari sanno i pericoli e le insidie delle vette, conoscono il soffio feroce delle tormente, la minaccia delle valanghe, vivono in una perenne soggezione del monte, e nella sua ostilità sentono come una volontà nemica e implacabile. Essi poco sanno di motori e di macchine; quel volo che vinceva di colpo il loro eterno nemico ha esaltato la loro immaginazione, è sembrato favoloso: un miracolo. Il volo di Chavez è già un'imperitura leggenda alpina. Egli che amava le anime semplici, non poteva sperare una ammirazione più ingenua, più pura e più fervida.

La via dell'ospedale, fiancheggiata da orti, dominata da uno sfondo alpestre, pare una strada di campagna tutta invasa dal sole. Il corteggio vi sfila lento, fra due siep: di popolo immobile. Delle bandiere sventolano; più in alto delle teste è tutto un tremolio di fiori, un fremito di foglie, una spuma leggera e variopinta di corolle e di petali, un ondeggiare di nastri. A decine passano in fila le ghirlande gigantesche, oscillanti all'incedere cadenzato dei portatori; è un'invasione di colori e di profumi che scende nel mezzo della via. Ritratto in un quadro tutto ciò avrebbe un insieme di gaiezza, darebbe l'idea di una processione di festa, con quello afondo di sereno nel quale l'ospedale bianco prende l'apparenza di una bella villa in un ameno angolo di mondo. Un quadro non potrebbe dare quello che vi è di triste e di angoscioso, che non si vede, che emana dalla immensa anima del popolo. Rare volte si è assistito a una dimostrazione di dolore così grande. Le donne tutte piangono; non si vedono che occhi lagri-



Chaves a trasportato all'Ospeddic di S. Biagos a Domodossota

manti, fazzoletti che salgono a nascondere facce convulse. Delle teste si ritraggono dalle finestre per nascondere una commozione violenta e irrefrenabile.

Anche le popolane, anche le contadine, con la squisita sensibilità femminile che è sempre alla istintiva ricerca dell'ideale, sentono tutta la poesia di questa morte eroica. In fondo a ogni pianto vi è un incosciente amore per una superba gioventù troncata, per una sovrumana e generosa energia distrutta.

Passano, nel corteggio, delle suore; quelle che lo hanno assistito e vegliaro fino all'ultimo istante. Passano umili, il volto pallido reclinato nell'ombra dell'ampia cuffia bianca, le mani giunte. Un alto salmodiare di sacerdoti si appressa. Sono venuti tutti i parroci dei paesi sui quali egli passò a volo. Uno di questi parroci è giunto stamane con un gran fascio di edelweiss colti da lui sulla sua montagna; e i fiori soni stati sparsi sopra alla bara.

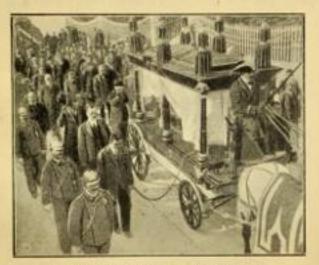
Il carro funebre si avvicina, lentamente, monumentale; e avanti ai cavalli bianchi che lo trascinano schiere di bambine in vesti candide spargono fiori al suolo. A due a due, serie, commosse anche loro, portano cestini colmi di rose, di crisantemi, di garofani, di dalie, e con le loro manine inabili sfogliano i petali a terra, in un gesto pieno di grazia indicibile.

Dietro una cancellata, altri bimbi sono schierati; troppo piccoli per seguire il corteggio, essi lo guardano a passare. Sono i bambini della scuola infantile. Le maestre hanno loro spiegato chi è morto, ed i bimbi spalancano i loro occhioni attenti e gravi, per vedere bene e ricordare bene. Le loro facce rosee sembrano altri fiori tra le verdure dell'ombroso giardino ove si adunano.

Il feretro avanza in un oscillare di drappi e di piume, fra uno scintillar d'elmi di pompieri ed uno scuro affollamento di gente che fa scorta. Ecco Weymann, che regge uno dei cordoni della bara. Mentre Chavez cadeva, egli tentava pure di sianciarsi al di sopra dei monti, ma le sue ali non poterono valicarli. Cammina col viso reclinato, l'occhio fisso al suolo, pensoso. Un moto convulso delle mascelle indica l'intensità del suo raccoglimento. Forse la sua mente torna laggià nella verde valle del Rodano, nel campo di Briga ove si videro per l'ultima volta. L'estrema visione che egli ebbe dell'amico fu quella di un volo verso il cielo.

Dietro al carro funebre, una figura veneranda incede. E' la vecchia zia di Chavez, un buon viso materno sofferente e composto, pieno di desolazione e di dignità. Jean Chavez la sostiene di tanto in tanto. Egli è estremamente pallido, commosso; ha gli occhi arrossati. Guarda il feretro, con uno sguardo vago e lontano.

Un gruppo di figure vigorose sfila. Sono gli aviatori. E' strana e penosa l'espressione del pianto su quei volti maschi, abbronzati dal sole e dal vento nelle navigazioni dell'aria. Il piccolo Paulhan, che abbiamo consciuto sempre sorridente, si passa ogni tanto le dita sugli occhi che non vogliono rimanere asciutti. Non si

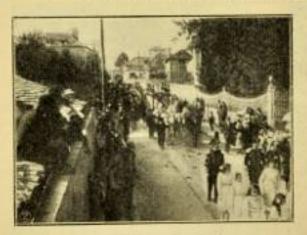


I tonerali di Chavez a Domodomola: Il carro fassirea

riconosce quasi, vestito com'è di una redingote nera ornata del nastro della Legion d'onore. Christiaens e Duray, vicini, hanno un aspetto abbattuto e stordito, come due malati. Sulle altre si leva la testa marziale e pensosa di Aubrun. Cananeo è accigliato. Eros non distoglie gli occhi dal suolo. Ognuno si isola nella sua tristezza.

Dietro è la folla, una massa della quale non si vede la fine. Un agitarsi di vessilli, e altri fiori, altre corone, il tributo di cento giardini. Per vie antiche, pittoresche, ombrose e varie, tutte portici e balconi, fra negozi chiusi portanti la scritta "Lutto per l'eroe", sono a un drappeggio di bandiere abbrunate, tra la massa di popolo che non manda una voce, il funerale giunge alla chiesa.

La bara viene discesa. Come sembra greve quel corpo che volava così alto e così leggero nelle più eccelse regioni dell'aria! Le preci echeggiano nelle navate sonore, che poco dopo i gravi accordi dell'organo e un



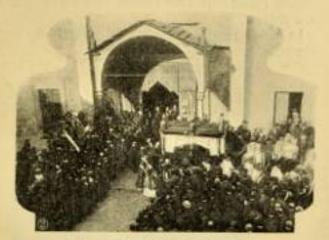
Funzrali di Chavez a Domodessula: Dall'Ospedate di fi. Bingio alla Cattedrale

solenne coro religioso riempiono. In questo momento la commozione trabocca. Il pianto stringe ogni gola e le lagrime scendono sopra ogni viso.

Chi mai può sperare, morendo, di esser rimpianto così appassionatamente? Non si è raramente vista intorno a una bara una dimostrazione tanto grande di amore e di dolore. Perchè questo straniero disceso sulla nostra terra come un'apparizione favolosa ha conquistato subito il cuore di tutta una nazione? Perchè sentiamo per la sua memoria un affetto desolato e profondo? Forse perchè il suo eroismo magnifico ha sollevato in noi

un'onda di idealità quando credevamo ogni idealità sopita; egli ci ha trascinato esultanti con lui nel suo nogno sublime. La sua scomparsa è la chiusa di un istante di bbrezza, di entusiasmo, di bontà, è la fine di una grande visione: il cielo ritorna inaccessibile, e le nostre fantasie piombano di nuovo al suolo: si abbattono nella pesantezza di questa vecchia vita che c'incatena.

Il suo titanico atto pareva il principio di una libertà nuova e fulgente. Egli era il pioniere, era la guida: ci



Famerall 46 Chayer and Ducores 45 Demoderatella

slanciavamo con lui. La sua scomparsa pare ci rifaccia prigionieri nel fondo dell'oceano azzurro e sconfinato dell'aria. L'umanità piange in lui un mondo di vaghe speranze, un avvenire luminoso intravvisto e svanito.

La bara è tolta dal catafalco costellato di fiamme. In silenzio il corteo si ricompone. Eccoci nuovamente al sole. Il cielo non è mai sembrato così sereno, l'aria più pura, il sole più ardente. Si direbbe che per questo addio l'Italia si sia ammantata di tutte le sue bellezze.

Siamo alla stazione. E' l'ultima tappa. Dei discorsi di estremo saluto sono pronunciati avanti la bara, e il pianto trema nelle voci degli oratori. Poì le bandiere si avanzano, si inclinano sul feretro, una ad una, e pare che lo bacino. Si affoliano intorno alla salma quando viene portata al vagone ferroviario che l'aspetta. Il trasporto avviene così in una confusione di colori e di lance che ha qualcosa di guerresco, come una cerimonia sul campo di battaglia. E' un vittorioso che scompare.

I fiori si accumulano sulla bara, la celano, la seppelliscono. Poi un colpo secco risuona. La porta del agone si è richiusa.

La città è rimasta tutta piena del profumo dei fiori che esala dalle corolle calpestate sulle vie.



Lo shocco della vallata del Sempiono donde Chavez unci un Dismodowiche



# XIV. CHI ERA CHAVEZ



on ho detto chi fosse Geo Chavez. Era un uomo che aveva la passione dell'ardimento. Possedeva uno spirito di battaglia, Voleva essere il primo quando si trattava di mostrare coraggio, energia, decisione nelle più rischiose gare dello sport, alle quali si abbandonano oggi le anime guerriere.

Era ricco, e avrebbe potuto trascorrere una esistenza di agi e di piaceri. Ma egli l'aveva in odio, e ripeteva spesso ai suoi amici più intimi, ai suoi inseparabili Duray e Christiaens: Je n'aime pas vivre la vie bête des snobs de Paris! Il me faut faire quelque chose.

Suo padre, uno stimato banchiere peruviano, aveva lasciato ai figli un capitale di circa quattro milioni. Il fratello primogenito di Chavez, dopo la morte del padre, fondò una banca a Lima, con un ufficio a Parigi,

dedicandola specialmente agli affari fra il Perù e la Francia. Un altro fratello, più grande di Geo, quello stesso che abbiamo visto pallido e piangente al letto del moribondo, dirige l'ufficio parigino. La banca è sotto la ditta Chavez Hermanos — Fratelli Chavez — e l'eroico aviatore possedeva un quarto dei capitali impiegati.

Non il più lontano desiderio di lucro è entrato nella decisione di divenire aviarore. Nello sport ippico vi sono i gentlemen-rider: egli era il gentlemen-flyer dell'aria.



I fonerali di Chaves a Parigi

Appena potè volare egli non pensò ad avere dei premi, ma a battere dei records, a fare quello che nessun altro aveva fatto. Cercò nell'orgoglio di vincere il suo più grande compenso. Prima dell'ultimo volo, fantastico e fatale, i suoi maggiori prodigi avvennero al di fuori dei concorsi: erano regalati all'ammirazione del mondo.

S'innamorò dell'aviazione a Reims, al circuito del 1909. Se ne innamorò da competente che conosce le bellezze dell'audacia. Strinse allora amicizia con Paulhan; s'interessò agli aeroplani, studiò. Poichè egli era anche uno studioso. Paulhan riconobbe in quel giovane ardente le qualità ideali dell'aviatore, e lo incoraggiò a tentare. E nei meetings che seguirono quel primo e famoso convegno aviatorio, si vide l'aristocratico peruviano, vestito da meccanico, occupato negli hangars di Paulhan a controllare motori, a smontarli, a registrare tiranti e provare leve. Aveva capito che bisognava cominciare da li, per sentirsi padroni dell'apparecchio navigando nello spazio. Alla sera Chavez compariva in frack, e ridiveniva il gentiluomo compito ed elegante.



I hinerall ill Chaves a Parigi

Chavez aveva già trionfato in altri sports. Era stato campione mondiale nella corsa e nel salto. Nessuno come lui era capace di balzare sulla siepe ed attraverso il fosso ricadendo sopra un sol piede, continuando la corsa come se il gran salto fatto non fosse stato che un passo più lungo degli altri. Poi divenne campione di foot-ball, e fece parte di teams vittoriosi che osarono battersi a Londra con i migliori teams inglesi. In questi vari sport Chavez aveva acquistato quelle muscolature afletiche che hanno stupito i medici di Domodossola, e che pure si dissimulavano così bene in quel corpo snello

ed eleganie. Più tardi Chavez si era appassionato per il turismo automobilistico, e la sua macchina non aveva riposo, fuggiva su tutte le strade, passava tutte le frontiere.

Fu nello scorso febbraio che Chavez cominciò a montare in aeropiano a Mourmelon le Grand. Cominciò sopra un Farman. Volò subito, ed alla quarta volta che volava progettò di andare a Reims e tornare portando a bordo l'amico Christiaens. Allora andare a Reims da Mourmelon era un viaggio inaudito e se ne parlava come di una gran prova futura.

Ma al momento di partire, ecco che l'aviatore Van de Born si slancia e fila su Reims. Chavez non era uomo da rimanere secondo. Rinunziò al viaggio, e volle tentare una cosa che sembrava follia per un principiante. Lui, che non era mai salito a più di trenta metri di altezza si elevò a cinquecento metri. Ignorava però come si fa a discendere a volo plané, e si vide una discesa fantastica, precipitosa, col motore in azione. « Non lo dimenticherò mai! » — ci ha detto Christiaens — « ho creduto che cadesse, l'ho immaginato morto. E' stata la discesa più terribile che ho visto ».

Chavez non poteva soffrire i voli in giro, quel carosello degli aerodromi, noioso e senza fine, nel quale gli aeroplani s'inseguono come cavalli in un maneggio. Voler c'est voler — diceva, e si slanciava in alto. Fin dal principio non concepi il volo che come una conquista del cielo, una superba ascesa nelle alte regioni dell'aria.

Farman lo aveva costretto con un contratto a prender parte a determinati concorsi. E' un contratto senza il quale è difficile far parte della sua scuola d'aviazione e comprare un suo seroplano. Chavez andò ai concorsi, ma non volò che in altezza. A Biarritz, uscito appena da Mourmelon, prese il secondo premio di altezza. Così a Rouen, disputandolo a Paulhan. Così a Nizza. A Reims, nello scorso luglio, il contratto scadeva, Chavez

lasció il Farman per il monoplano Blériot, e vi sali subito a settecento metri, conoscendo appena la manovra dell'apparecchio. Era per lui la macchina ideale, quella che scala le altitudini.

L'idea di sorvolare le Alpi lo affascinò subito. Abbandonò ogni altro progetto. Ed a Issy-les-Moulineaux, niente altro che per provarsi, balzò, qualche giorno prima di partire per Briga, alla spaventosa altezza di metri 2650, battendo tutti i records.

Fu un viaggio fantastico. Non

Fu un viaggio fantastico. Non si vedeva che uno squarcio di azzurro in un ciclo nuvoloso e greve, e Chavez penetrò in quell'angolo sereno. Sali fra due nubi. « Mi pareva di essere in un pozzo » - ha raccontato poi a Duray. Aveva un po' di cielo libero sopra, e un brano di terra sotto, Intorno si torcevano masse candide di vapore. Le nubi spinte da un lieve vento si spostavano, ed egli si moveva con loro, si manteneva nel pozzo immane dalle muraglie di nebbia. Alla fine l'azzurro si apri sul suo capo. Egli aveva superato le nubi che si accavalcavano sotto di lui come un oceano bianco e sconvolto. Quando ridiscese, e rivide la terra per tanto



latantanca di Chavez, presa a Donodossola

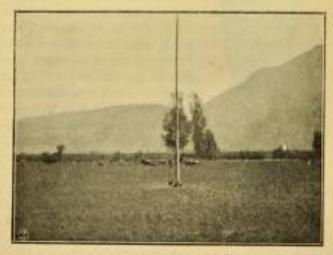
tempo scomparsa al suo sguardo, si trovò sopra Versailles. Gli amici che lo aspettavano palpitanti, lo scorsero sull'orizzonte, mentre tornava tranquillamente.

La lunga attesa di Briga lo rendeva talvolta nervoso. Voleva partire, era deciso a partire e gli ostacoli lo esaaperavano. Ma la sua agitazione non si rivelava che quando era solo. Con gli amici manteneva il suo carattere calmo, affettuoso e lieto, sempre eguale.

Era un uomo che difficilmente allacciava nuove amicizie, ma una volta divenuto amico si abbandonava con tutta l'anima, pronto ad ogni sacrificio. Gli amici non lo hanno conosciuto che in un modo: inalterabilmente buono, pieno di delicatezza, contento. Amava la burla, era pronto al bon mot, aveva lo scherzo arguto ma educato. Possedeva la giovialità serena e innocente di chi ha forte l'anima e il corpo. Nelle decisioni era pronto e irremovibile.

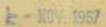
Dopo il primo tentativo di traversata, quando i turbini lo respinsero dalla valle della Saltina, egli disse a Christiaens: « Dare la vita per non riuscire sarebbe sciocco. La donner pour vaincre, ca c'est beau! »

Il destino lo ascoltava.



Lurgo ere Chavez cadde a Beura (Domodossola) e dove acegerà il monumento.

R palo indica il punto preciso.



531550



## INDICE



Prefazio	ne de	ll'editore		2	Pag.	1
Note ith	untrati	ve di ARTURO MERCANTI				1
IL VOL	CHE	VALICÓ LE ALPI di Luigi	HAR	ZINI	4	65
Cap	o I	Aspettando la prova	94			67
	11	I preparativi nel versante	itali	ano		77
	111	Il cimento	-			81
	IV	La settimana di Briga	IL.	8	1	80
	V	Chavez e Weymann pronti a	dap	ortenz	11 >	93
5.7	VI	La lotta di Chavez contro	le r	affiche	100	101
-	VII	Nell'attesa a Briga	100		1	113
	VIII	Dopo Il vento, la neve e i	l fre	ddo		119
100	1X	Il volo trionfale		-		127
	X	Il racconto di Chaver	100	**		147
-	XI	Chavez è morto				155
174	XII	L'omaggio della folta			4	169
100	XIII	Fra popolo e fiori	-	#	(8)	175
	XIV	Chi era Chaver				193



PEN PRICEVERE I SEGUENTI PRESSO TUTTE VACLIADEL RELATIVO IN-VOLUMETRANCO DE PORTO RECCOMANDATE INVIADE | LE LIBRERGE | LE SPESE POSTALE ....

IN VENDITA ...

PORTO PRO CENT. 30 PER

# Società Editrice LA GRANDE ATTUALITÀ

MILANO :: Via Lazzaro Palazzi, 18 :: MILANO ::

GRANDE SUCCESSO! :=

LE MEMORIE D'UN QUESTORE

25 ANNI NELLA POLIZIA ITALIANA 11

del Comm. A. Boxos, ex questore di Milano

1. 3 50

COME DIVENNI GIORNALISTA

di PAGEO BERNASCONI

volume di 300 pagine con copertina a colori di M. Dudovich L. 3 ...

IL MEDICO DI SE STESSO

del Dott. Pictro Favairi (Dott. Petrus)

DOIL C. VANAZZI :: IL MASSAGGIO :: II. ediz. L. 2 .-

A. SIMONTACCHI :: IL COTONE ::

1. 2.50

LA VENDITA PER CORRISPONDENZA

L. BIANCHI

e II - FOLLOW UP SYSTEM " L. 1-

I DECALOGHI DEL DOTTOR PETRUS

I DECALOGHI DEL CORPO I DECALOGHI DELL'ANIMA

Dutt. Pietro Favarr

1 DOVERI E I PERICOLI DEL SESSO - IL GIOVANE

**Споков 4 выниты** 

VOCABOLARIO TASCABILE DELLA LINGUA ITALIANA Prof. G. Pixzzi

DI PROSSIMA PUBBLICAZIONE

GIACOMO PUCCINI IN CASA E NEL TEATRO

di ARNALDO FRACCIBOLI