

Da Bagdad a Bushir (Gruppo di lavoro BRAVO)

Il 27 aprile ero già in moto alle 3 e mezzo del mattino, poiché pensavo di partire alle prime luci dell'alba e riguadagnare il tempo perduto per la riparazione del serbatoio, compiendo in uno stesso giorno due tappe, ed arrivando nella sera a Bender Abbas. Ma i miei progetti andarono ben presto in fumo!



Il personale che doveva aiutare per il disormeggio dell'apparecchio venne sul posto in ritardo. Per poter riscaldare il motore prima di partire, avevo girato l'apparecchio con la coda a terra, dove alcuni soldati dovevano tenerlo fino a un mio cenno.

Avevo pensato di farmi mollare non appena il motore fosse ben caldo, ma per un cenno del motorista, male interpretato, l'apparecchio fu mollato prematuramente. Aumentai il gas per poter governare meglio ed allontanarmi dalla riva; ma il motore si fermò.

Mi trovai così in balia della corrente e corsi serio pericolo di perdere l'apparecchio, perché era trascinato velocemente contro la nave stazionaria, una cannoniera ormeggiata circa 50 metri a valle dell'apparecchio.

Mandai il motorista sull'ala, ed egli riuscì a non farla picchiare contro gli ormeggi della cannoniera. Io, a mia volta, disteso sulla coperta, riuscii con i piedi ad evitare che la prua di quella sventrasse il mio fragile scafo, e pur strisciando lungo la cannoniera, ed urtando un po' di qua un po' di là, scongiurai il disastro.

Le mie tribolazioni non erano però finite, perché dietro quella cannoniera era ormeggiato un altro piccolo bastimento, contro il quale si ripeté il pericolo d'una tragedia.

Finalmente, libero dagli ostacoli allarmanti, sempre portato dalla corrente, andai di nuovo a finire contro terra.

Il personale di manovra, intanto, correva lungo il fiume per venirmi ad aiutare. L'ufficiale inglese temette forte, come seppi poi, che il mio viaggio finisse a Bagdad; ma fortunatamente non avemmo altro danno che la incrinatura del «parabrise». Ma il vetro, un cristallo triplex, nonostante il danno subito continuò a rendere buon servizio durante tutto il viaggio.

Finalmente, come Dio volle, alle 7 potei ripetere la manovra, e decollai.

Alle 10 passai in vista di **Bassora**, dove il Tigri si congiunge con l'Eufrate in un unico estuario percorso da bastimenti e battelli di ogni dimensione. Io ero sul Golfo Persico e diressi alla bussola per **Buscir**, dove giunsi a mezzogiorno dopo una pacifica navigazione.

Feci un giro sulla città, specialmente per dare notizia del mio arrivo agli agenti incaricati del rifornimento, studiai dall'alto un posto conveniente per l'ormeggio dell'apparecchio, e planai in prossimità del punto scelto, flottando poi adagio adagio verso terra: Fermi l'apparecchio nel bassofondo. Una turba di indigeni mi venne incontro guazzando nell'acqua; essi, fra i quali abbondavano i negri, si tennero a rispettosa distanza, poi presero confidenza e si

avvicinarono ancora, finché alla fine fummo letteralmente attornati da gente immersa nell'acqua fino alla cintola, che scrutava nello scafo e che toccava dappertutto per vedere di che cosa fossero fatte le ali.

Questi negri, discendenti di schiavi importati dall'Africa, sono, come potei più tardi constatare, buonissimi marinai.

Dopo un certo tempo, ecco finalmente dei bianchi. Uno è il viceconsole inglese, un altro l'agente per i rifornimenti. Essi venivano verso di noi in un battello sovraccarico d'altra gente; ma avendoli la corrente fatti scarrocciare sotto un'ala, si abbattono tutti da una parte, cosicché il battello si capovolve, e tutti andarono in acqua. Uno di essi si aggrappò disperatamente all'apparecchio per paura di affogare, e per quanto io gli gridassi di mollare perché non facesse dei danni, naturalmente il disgraziato teneva più alla sua pelle che non alla tela delle mie ali, alle quali si aggrappava tenacemente. Fu poi raccolto tutto gocciolante d'acqua e ben poco soddisfatto del bagno preso.

Sul dorso di un negro fui portato a terra, stando per prendere fotografie della folla variopinta; ma sulla improvvisata cavalcatura venni assalito da una turba di curiosi sudici e petulanti. I poliziotti, che differivano dagli altri solo per il copricapo di foggia diversa, cercavano di liberarmi, distribuendo, a dritta e a manca, staffilate.

Mi misi subito alla ricerca dei rifornimenti: la benzina era già pronta; ma di olio nessuna traccia; dopo molte ricerche venni a sapere che

si trovava ancora nei depositi della Dogana.

Intanto si era fatto tardi, e non era più possibile riprendere il viaggio in giornata.

Decisi di partire al mattino seguente di buon'ora, per compiere possibilmente due tappe nello stesso giorno. E poiché l'apparecchio non poteva restare dove era, causa la marea, per mezzo di una barca lo rimorchiai più al largo, all'altezza dell'edificio della Dogana.

La mattina seguente (ndr: il 28aprile), alle 5, iniziai la manovra, ma il decollaggio non riuscì per il troppo carico e per l'aria eccessivamente calda ed afosa.

Bisogna ora notare che il nostro posto di fonda era a levante della città di Buscir, presso l'estuario d'un corso d'acqua al di là del quale erano numerosi banchi di sabbia, emergenti durante la marea bassa e completamente sommersi nell'alta.

Sulla carta in mio possesso, non erano ben segnati i limiti dei banchi di sabbia; perciò, mentre flottavo lavorando ai comandi per mettere sul «redan» l'apparecchio, improvvisamente, dal colore dell'acqua mi avvidi che eravamo sopra uno dei banchi: feci appena in tempo a fermare il motore, che eravamo già in secco.

Un battello venne per soccorrerci, ma andò in secco pure quello.

Intanto potei constatare che l'apparecchio non aveva nessun danno e che la marea saliva. Ero ben fortunato, che altrimenti avrei dovuto aspettare parecchie ore per disincagliarmi, essendovi tra l'alta e la bassa marea un dislivello di parecchi metri. Invece, dopo circa mezz'ora, ero nuovamente a galla. Feci allora ancora un tentativo di decollaggio, che neppure stavolta riuscì.

Il vento da maestro aveva levato un po' di mare e l'apparecchio, greve per il forte carico, saltava in modo pericoloso, ma senza prendere velocità sufficiente per sostenersi in aria.

Tornai alla fonda, scaricai 150 litri di benzina dai serbatoi e decisi di sbarcare anche la bombola dell'aria compressa (che serviva alla messa in marcia automatica); del resto essa, avendo una leggera perdita, non mi serviva più. Guadagnai così ancora qualche chilogrammo di peso.

Alle 9 misi di nuovo in azione il motore; ma la corrente era talmente aumentata e l'ancora aveva fatto una presa così forte sul fondo, che non riuscii a salparla, ed anzi mi trovai ad un certo momento in una situazione assai precaria perché, non riuscendo tra me e il motorista con la nostra forza ad agguantare il cavo dell'ancora, questo ci scappò di mano; feci appena in tempo a prendere una volta con l'estremità di esso, ad un montante del castello motore. Ora, essendo il montante al centro dell'apparecchio, questo si traversò alla corrente, il che fece crescere in modo preoccupante la tensione del cavo. Fortunatamente un penzolo, che avevo fatto fissare a prua come mezzo di soccorso, mi servì meglio per farvi passare il cavo; togliendo la volta al montante, potei così presentare lo scafo in direzione della corrente, e diminuire notevolmente lo sforzo dell'ormeggio. Necessità, questa, tanto più urgente in quanto la marea, aiutata dal vento di maestro, saliva con una velocità di circa 7 nodi.

Rassicurato intorno all'incolumità dell'apparecchio, tentai nuovamente di salpare l'ancora con l'aiuto di un motoscafo, ma neppure stavolta la manovra riuscì.

Il motoscafo apparteneva ad un piroscafo giapponese, che era al largo e ci dette ottima assistenza.

Finalmente giunse in soccorso un brigantino a motore, al quale passammo il cavo, dopo lunghi e laboriosi sforzi, per mezzo dell'argano, ch'era a bordo della nave, si riuscì a recuperare l'ancora: questa venne su impigliata ad un'altra ancora più grossa e ad un groviglio di cavi abbandonati al fondo. Sfido che non si riusciva a salparla!

Avevamo gli abiti letteralmente inzuppati di sudore per il grande sfacchinare che durava fino dalle 5 del mattino.