

Da Buschir via Bender-Abbas fino Chahbar (Gruppo di lavoro CHARLIE)

(ndr: il 28aprile) Alle 10 finalmente eravamo pronti, e con l'apparecchio alleggerito decollai agevolmente. Feci rotta per il Sud, e presi a costeggiare la Persia. Il tempo era buono; la regione desolata e selvaggia. Grandi catene di montagne si vedevano sorgere dalla terra, che ha l'aspetto di un immenso campo di fango disseccato.

Alle 11.50 mi accorsi che il termometro dell'acqua segnava una temperatura troppo elevata. Mi venne il dubbio di perdere acqua dal radiatore, e per assicurarmene planai in una piccola insenatura: si trattava soltanto di un inconveniente senza importanza alla tubatura dello strumento.



Il mare agitato mi fece decollare con grande difficoltà e, una volta in aria, il vento contrario rallentava il volo.

Alle 14.25 ero su Bender Abbas; planai ed ormeggiai l'apparecchio di poppa a un motoscafo di proprietà del viceconsole inglese Mr. Richardson....

... il 30 aprile, alle 7 presi il volo. Dopo un'ora e mezzo di navigazione avvertii una perdita al serbatoio dell'olio. Non aveva molta

importanza, e perciò continuai per Chahbar dove ammarai alle 10 e un quarto con tempo magnifico.

Chahbar è un piccolo villaggio abitato da negri e Persiani. Vi esistono un campo di atterraggio appartenente agli Inglesi, ed un posto telegrafico pure inglese.

Il lavoro al serbatoio dell'olio si presentò piuttosto lungo, e mi obbligò a rinviare la partenza di 24 ore. Occorse anzitutto cambiare il posto di ormeggio dell'apparecchio, e la manovra venne eseguita agevolmente per il valido aiuto di alcuni negri che nuotavano come pesci. Infatti, uno di essi si caricò l'ancora sulle spalle e, camminando — completamente sommerso — sul fondo del mare per 50 metri, situò nella posizione giusta l'ancora, sulla quale poi, per mezzo di un lungo cavo, alammo l'apparecchio.

Smontato il serbatoio, lo portammo alle sede del posto telegrafico dove gli ufficiali inglesi gentilmente ci ospitarono; ma ci trovammo subito in grave imbarazzo perché, per lavorare, ci occorreva un pezzo di lamiera di rame, che non si riusciva a trovare.

Dopo molte ricerche il motorista trovò in cucina una padella e fece per prenderla. Una padella?! — esclamò il cuoco indiano, trattenendola dal manico e disputandola con tutte le sue forze a Campanelli che ne metteva altrettante per impossessarsene.

- Ma con questa si fa da mangiare; non si usa per le macchine del diavolo!

La querimonia arrivò fino a me ed io la risolsi diplomaticamente con il comandante del Posto telegrafico; così la padella finì la sua carriera terrena nelle mani di Campanelli. Egli trionfante cominciò subito a manipolarla col martello e la lima sotto gli occhi del cuoco, che certo, assistendo al sacrilegio con aria malinconica, pensava alle frittate che non vi avrebbe più fatte.

Il caldo era veramente opprimente. Il lavoro fu portato a termine la sera tardi, e bisognò quindi rimandare all'indomani mattina il montaggio del serbatoio sull'apparecchio. L'indomani l'operazione fu eseguita, ma il tempo non era più così bello come il giorno prima. Si era alzato da SW un vento, al quale la baia era completamente aperta ed esposta. Anche il mare andava ingrossando minacciosamente.

Il decollaggio si presentava alquanto difficile. Mi feci rimorchiare da un battello, in un punto della rada dove mi sembrò vi fosse un po' di ridosso; ma fu inutile. Finalmente avviai il motore per partire.

Il volo dal 23 Aprile/8 Maggio : dalle coste Italiane fino a Karachi (Hatay,Siria,Iraq,Iran,India)

Prime difficoltà "logistiche"

Causa il mare prendemmo fortissime incappellate e spruzzi d'acqua, che mi impedivano di vedere di prua. Così, piano piano, senza accorgemene, venni leggermente sulla sinistra, prendendo il vento di fianco e mettendo quindi in pericolo l'apparecchio. Infatti, ecco che sotto un'onda più alta delle altre, il galleggiammo di destra cede e si sfonda. Me ne accorsi immediatamente e fermai il motore, lasciandomi poi scarrocciare verso terra. Passai subito dalla mentalità dell'uomo che ha fretta e forza gli eventi a quella dell'uomo che, paziente, si sottopone al destino! L'essermi ostinato a partire in quelle condizioni di mare e con l'apparecchio molto carico fu un errore, che scontai con quattro giorni di fermata e di duro lavoro a Chahbar.

Capii che se volevo condurre a termine il mio viaggio dovevo avere maggiore prudenza per l'avvenire.

Nello stato in cui era l'apparecchio non si poteva più partire, ed occorreva invece eseguire il lavoro di riparazione del galleggiante. Per far ciò bisognava smontarlo dal posto, ma essendo la cosa impossibile per lo stato del mare, decisi di alare l'apparecchio in secco.

Il pomeriggio del 4 rimisi di nuovo in mare l'apparecchio con grandi stenti e con qualche ansia. Intanto avevo preventivamente scaricato una parte della benzina, per diminuire il peso, e sbarcato l'elica di ricambio, posta nella coda, e che spedii a Karachi a mezzo del piroscampo postale proprio quel giorno in partenza da Chahbar.

Durante la manovra sudai freddo parecchie volte, temendo per la incolumità dell'apparecchio. Per spiegarmi con la gente che mi aiutava, elessi alla dignità di capo manovra uno nei negri che erano lì e che mi sembrava il più svelto ed il più intelligente, e ad esso davo gli ordini, indicando con disegni sulla carta le operazioni da eseguire.

Di tanto in tanto la ciurma si fermava, e tutti, per darsi il tempo, battevano le mani insieme, cantando in coro ed invocando Allah. Se non fossi stato seriamente preoccupato per la sorte dell'apparecchio, avrei trovato anche da ridere.

....

Dopo tre ore di manovra, l'apparecchio fu finalmente messo in mare senza che subisse, fortunatamente, nuove avarie. Caricammo le valigie, e decisi la partenza per il giorno dopo, di buon mattino.

