

La mancata impresa polare di Gabriele D'Annunzio

Una proposta poco nota del Vate
di divenire l'asse della Terra

Antonio Castellani*

Sunto: *La passione di D'Annunzio per il volo era pari al suo entusiasmo per le imprese estreme. Se da un lato seguiva con interesse l'evoluzione del mezzo aereo fino dai suoi primi passi divenendo un esperto aeronautico, al punto di tenere lezioni sul "dominio dei cieli", dall'altro era affascinato dalle imprese polari che si ripetevano con frequenza crescente a cavallo fra i due secoli passati e che culminarono con la conquista del Polo Sud il 14 dicembre 1911. Così, quando a metà degli anni Venti dello scorso secolo si prospettò l'intenzione di raggiungere il Polo Nord con un dirigibile – in concorrenza con il "Norge" di Umberto Nobile e Roald Amundsen – D'Annunzio, stimolato da una tale memorabile impresa aviatoria che unificava la sua aspirazione di volare con la partecipazione a un'azione gloriosa, chiese di far parte della spedizione: giunto sul Polo si sarebbe calato sul pack dove, assorbito dai ghiacci perenni, sarebbe divenuto l'asse della Terra. Tuttavia questa spedizione non venne mai effettuata e l'Italia perse l'opportunità di avere un Vate surgelato.*

Parole Chiave: D'Annunzio Gabriele, dirigibili, Polo Nord, spedizioni polari, storia dell'aviazione.

Abstract: *The passion of D'Annunzio for the flight was matched by his enthusiasm for extreme challenges, expressions of that "inimitable life" understood as a unique work of art. While it is following with interest the evolution of the airplane to its first steps becoming an aviation expert at the point of lecturing on the "rule of the skies", on the other hand was fascinated by polar travel that were repeated with increasing frequency at the turn of the past two centuries and culminated with the conquest of the South Pole in December 14 th 1911. So when in the mid-twenties of last century, was pointed out the intention to reach the North Pole with an airship - in competition with the "Norge" by Umberto Nobile and Roald Amundsen - D'Annunzio, stimulated by such a memorable aviation enterprise unified its aspiration to fly with participation in glorious action, he asked to be part of the expedition: come on Polo would have fallen on the pack where, absorbed by permafrost, it*

* Docente e ricercatore di Ingegneria Aerospaziale all'Università "Sapienza" di Roma, autore di numerosi saggi di storia aeronautica; a.castellani@iol.it

would become the axis of the Earth. However, this expedition was never carried out, and Italy lost the opportunity to have a poet frozen.

Keyword: Airship, D'Annunzio Gabriele, history of aviation, North Pole, polar expedition.

Citazione: Castellani A., *La mancata impresa polare di Gabriele D'Annunzio*, «ArteScienza», Anno III, N. 5, pp. 55-70.

1 - D'Annunzio, pioniere del volo

Sul rapporto di Gabriele D'Annunzio con il volo si sono versati fiumi d'inchiostro. Anche se il Vate non fu mai pilota e quindi dovette affidarsi a uomini di fiducia per farsi portare in volo, egli va considerato un aviatore a tutti gli effetti, sia per le competenze raggiunte in campo aeronautico sia, e soprattutto, per le azioni compiute a bordo del mezzo alato col quale il poeta intendeva ripercorrere il mito di Icaro:¹



Fig. 1 - Gabriele D'Annunzio.

*Ardi, un'ala sul mare è solitaria.
Ondeggia come pallido rottame.
E le sue penne, senza più legame,
sparse tremano ad ogni soffio d'aria.*

*Ardi, veggo la cera! È l'ala icaria,
quella che il fabbro della vacca infame
foggìò quando fu servo nel reame
del re gnòssio per l'opera nefaria.*

*Chi la raccoglierà? Chi con più forte
lega saprà riungere le penne
sparse per ritentare il folle volo?*

1 Le citazioni dannunziane sono riprese dai nove volumi di *Tutte le opere di Gabriele D'Annunzio* - Collana "I Classici contemporanei italiani", Milano, Arnoldo Mondadori.

*Oh del figlio di Dedalo alta sorte!
Lungi dal medio limite si tenne
il prode, e ruinò nei gorghi solo*

(*L'Ala sul mare, Alcyone, Libro terzo delle Laudi*)



Fig. 2 - Gabriele D'Annunzio si intrattiene con uno dei piloti e con il direttore di gara al Circuito aereo di Brescia (1909).

D'Annunzio fu innanzi tutto un pioniere del volo, in prima fila sul campo romano di Centocelle quando nell'aprile 1909 Wilburg Wright presentò in volo il suo *Flyer A*, mentre nel settembre successivo volerà per la prima volta al Circuito aereo di Brescia, dove erano presenti anche lo scrittore cecoslovacco Franz Kafka, inviato dalla "Deutsche Zeitung Bohemia", Giacomo Puccini e Arturo Toscanini. Dopo il battesimo dell'aria dirà a Luigi Barzini inviato del Corriere della Sera: «È una cosa divina. Non penso che a volare ancora». E per con-

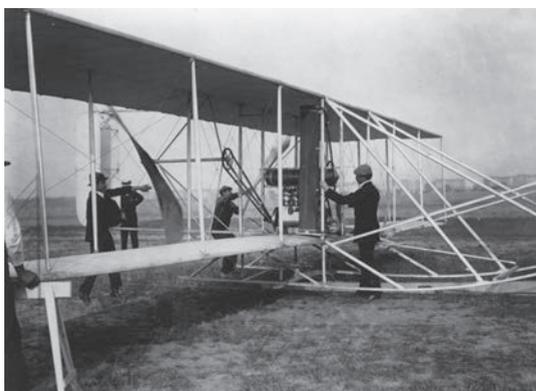


Fig. 3 - Flyer A di Wilburg Wright (1909).

nesso a volare ancora». E per con-

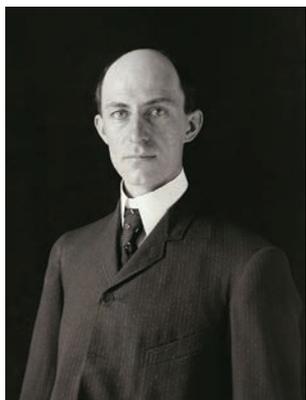


Fig. 4 - Wilbur Wright.

clamare questa sua ebbrezza nella conquista dei cieli ambienta nel mondo della nascente aviazione il suo nuovo romanzo *Forse che sì, forse che no*, con sottotitolo *Romanzo dell'ala*, dove idealizza in tono mitico la sua recente esperienza al Circuito di Brescia.

La guerra di Libia, preludio della Prima Guerra Mondiale, sarà per il "velivolo" (anche questo un termine coniato da D'Annunzio)² il battesimo del fuoco e vedrà, per la prima volta, un aereo italiano, pilotato dal ten. Giulio Gavotti, lanciare bombe su un accampamento nemico. L'evento ebbe una risonanza internazionale e D'Annunzio lo esalterà nella

Canzone della Diana:

*Sale nel cielo un sibilo di frombe,
passa nel cielo un pallido avvoltoio,
Giulio Gavotti porta le sue bombe.*

*Immune su la grandine che spazza
l'Oasi atroce, splendido nell'alto
cielo un alato spia...*

(Canzone della Diana, Laudi, Libro Merope)

La Grande Guerra, dove D'Annunzio si arruolò come volontario con la qualifica di "ufficiale (tenente) osservatore dall'aeroplano", fu per il poeta l'occasione per cimentarsi in azioni al limite dell'audacia, raid aerei rapidi e creativi, a guisa dei tornei dei cavalieri medievali, in contrasto con la statica e logorante guerra di trincea. Tali furono le incursioni sulle città sotto il dominio austriaco Trieste, Trento, Asia-

2 Nel romanzo *Forse che sì, forse che no* vi è questa suggestiva definizione: «Ora v'è un vocabolo di aurea latinità - *velivolus*, velivolo - consacrato da Ovidio, da Vergilio, registrato anche nel nostro dizionario; il quale ne spiega così la significazione: "che va e par volare con le vele". La parola è leggera, fluida, rapida; non imbroglia la lingua e non allega i denti; di facile pronunzia, avendo una certa somiglianza fònica col comune veicolo, può essere adottata dai colti e dagli incolti. Pur essendo classica, esprime con mirabile proprietà l'essenza e il movimento del congegno novissimo».



Fig. 5 – Gabriele D'annunzio prima di imbarcarsi per una missione su un plurimotore Caproni.

go, Grado e sulle Bocche di Cattaro che gli valsero la promozione a maggiore, quattro medaglie d'argento e la croce di cavaliere dell'Ordine militare di Savoia.

Poi, l'impresa culminante, il volo su Vienna il 9 agosto 1918, iniziato dal campo di San Pelagio con undici biplani SVA³ della squadriglia "La Serenissima" (tre di questi dovettero atterrare poco dopo la partenza per guasti meccanici, uno fu costretto a scendere in territorio nemico). D'Annunzio era in testa allo stormo su un apparecchio appositamente adattato a biposto per ospitarlo assieme al suo pilota Natale Palli. Il volo su Vienna, il cui scopo fu quello di lanciare dal cielo della capitale dell'impero austro-ungarico decine di migliaia di

volantini invitanti il nemico alla resa, ebbe una risonanza mondiale e rappresentò il simbolo della fusione dell'ardimento e della perizia dell'uomo con le straordinarie potenzialità tecnologiche della macchina volante.

La guerra era stata per D'Annunzio, permeato fino alle midolla di superomismo, un fatto personale e le sue esternazioni erano temute dallo Stato Maggiore più delle offensive dell'esercito austriaco. Cadorna non lo volle mai ricevere e quando, con un blitz tipicamente dannunziano il poeta - capitano o tutt'al più maggiore - piombò al Comando Supremo si fece negare sbolognando l'ospite indesiderato al suo vice, il generale Porro che, a sua volta, dopo un saluto di prammatica lo scaricò a un altro generale e questi lo mise nelle mani di un panciuto colonnello. Narra Massimo Zamorani che quest'ultimo «manovrando con la pancia a guisa di vomere, riuscirà al termine di un breve colloquio costellato di espressioni laudative a metterlo alla porta. "Mi ha preso per pazzo", dirà D'Annunzio seccatissimo,

³ La sigla era formata dalle iniziali dei cognomi dei due progettisti Umberto Savoia e Rodolfo Verduzio e dello stabilimento di costruzioni aeronautiche Ansaldo.

rievocando l'episodio».⁴

Alla conclusione della guerra D'Annunzio verrà promosso tenente colonnello⁵ e decorato con la medaglia d'oro dal Duca d'Aosta nel sagrato triestino di San Giusto il 10 aprile 1919, con la motivazione:

Volontario e mutilato di guerra, durante tre anni di aspra lotta, con fede animatrice, con instancabile opera, partecipando ad audacissime imprese in terra, sul mare, nel cielo, l'alto intelletto e la tenace volontà dei propositi, in armonia di pensiero e d'azione, interamente dedicò ai sacri ideali della Patria, nella pura dignità del dovere e del sacrificio.

(Zona di guerra, maggio 1915-novembre 1918).

Ma già durante le convulse giornate di Vittorio Veneto il poeta-soldato lanciava l'allarme contro i pericoli che scorgeva ai danni della nostra vittoria, che sarebbe stata mutilata dal trattato di pace. Il 24 ottobre 1918, dieci giorni prima della fine della Grande Guerra, la prima pagina del "Corriere della Sera" pubblicava i 64 versetti de *La preghiera di Sernaglia*, che così concludeva:



Fig. 6 - Umberto Nobile.

*Vittoria nostra, non sarai mutilata.
Nessuno può frangerti i ginocchi né tarparti le penne.
Dove corri? Dove sali?*

*La tua corsa è di là dalla notte. Il tuo volo è di là dall'aurora.
Quel che in Dio fu detto è ridetto:
"I cieli sono men vasti delle tue ali".*

(La preghiera di Sernaglia, Canti della Guerra Latina)

4 Massimo Zamorani, *D'Annunzio sognava di volare sul Polo*, "Il Giornale", 11 agosto 1986.

5 Congedato dall'esercito nel 1919, il Poeta transiterà nei ruoli ausiliari della Regia Aeronautica dove raggiungerà il grado di generale di brigata.

Era il segnale dell'avventura fiumana, la chiamata a raccolta degli interventisti rivoluzionari decisi a continuare a combattere per quegli obiettivi che verranno dettagliatamente enumerati nel successivo *Cantico per l'Ottava della Vittoria*, dove vengono elencate le località dell'Adriatico orientale che attendono di riunirsi all'Italia vittoriosa. Certamente all'atto dell'occupazione di Fiume alla testa di 2600 "legionari" la popolarità di D'Annunzio come uomo politico era al suo punto massimo e sembrava che la nazione intera fosse disposta a cadere ai suoi piedi, pronta ad attribuirgli l'investitura di «condottiero dell'Italia tutta». L'esito negativo dell'impresa, l'abbandono dell'appoggio del nascente fascismo di Mussolini, che dapprima aveva lanciato il sasso plaudendo all'iniziativa, poi aveva ritirato la mano accettando sia il Trattato di Rapallo col quale Fiume veniva considerata città autonoma, ma non italiana sia la cacciata dei legionari dannunziani da parte dell'esercito regolare, costrinsero il poeta al ritiro nell'esilio dorato del Vittoriale, non prima di aver gratificato il futuro Duce di ignobile vigliaccheria.



Fig. 7 - Roald Amundsen nel 1908.

2 - La lotta per la conquista del Polo Nord

Fra la fine del XIX secolo e il primo decennio del XX secolo si sviluppò una gara senza quartiere per il raggiungimento del Polo Nord, cui presero parte svedesi, americani, inglesi, tedeschi, norvegesi e anche italiani. Ma i ghiacci impervi arrestarono inesorabilmente la marcia verso la conquista della meta imprigionando le navi nella loro morsa o stremando gli audaci che si avventuravano sulle slitte trainate dai cani.

Al pari di tanti uomini del suo tempo D'Annunzio subì il fascino delle grandi imprese polari - raccontate con enfasi dalla stampa nazionale - che indubbiamente costituivano le più seducenti av-



Fig. 8 – La “Stella Polare” impiegata dal Duca degli Abruzzi nella spedizione al Polo Nord. (Storia delle esplorazioni, Istituto Geografico De Agostini).

venture intraprese dall’ardimento umano. L’entusiasmo fu unanime quando si apprese che anche l’Italia si cimentava nell’agone polare con la spedizione di Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, a bordo della nave “Stella Polare” (1899-1900). Durante una marcia di avvicinamento sui ghiacci il Duca ebbe una mano congelata e dovette lasciare il comando delle slitte al suo aiutante, l’allora tenente di vascello Umberto Cagni. Questi riuscì a raggiungere la più alta latitudine nordica fino ad allora toccata dall’uomo, ma a questo punto, colpito anche lui da congelamento e ormai a scarso di viveri, decise di rientrare alla base. La spedizione tornò

in Italia il 6 settembre 1900 accolta da manifestazioni di autentico interesse dell’opinione pubblica e venne celebrata da D’Annunzio nella *Canzone di Umberto Cagni*:

*... Penso la mano tua che dolorava
cominciando a morire, il ferro atroce,
l’anima indenne su la carne schiava;*

*la volontà spietata e senza voce
che ti facea lo sguardo come il taglio
della piccozza; il piede più veloce*

*come più duro era il cammino; il maglio
invisibile che schiacciava i blocchi
enormi, con un tuono ed un barbaglio*

*di prodigio pel bianco Ade ove gli occhi
seguivano i silenzi oltre i fragori;
le dighe che rompevano i ginocchi*



Fig. 9 - Umberto Cagni.

*e i gomiti; le slitte tratte fuori
dalle crepe improvvisate; la costretta
man dolorosa ai ruvidi lavori;*

*e la fame in attesa della fetta
crudigna presso il cane ancor fumante
sciato su la neve, la galletta*

*muffita per panatica, all'ansante
sete il sorso dell'acqua fetida, ogni
penuria, ogni miseria; [e, se il sestante]*

.....
*[di ghiacci sino all'ultimo orizzonte,
fulgida sotto il sol di mezza notte.]
Tra l'infinito e le tue brevi impronte*

*era la prova, augusta fra le lotte
dell'uomo. E tu dicevi a te: «Più oltre».
L'Oceano era un bàratro di rotte*

*isole. E tu dicevi a te: «Più oltre».
Spariva noi due solchi in un tumulto
raggiante informe immenso. E tu: «Più oltre!»...*

(Canzone di Umberto Cagni, *Le Laudi, Libro Merope*)

È noto che anche Giovanni Pascoli inserì i carmi *A Umberto Cagni e Al Duca degli Abruzzi e ai suoi compagni* nella raccolta *Odi e Inni*. Il poeta de *La cavalla storna* aveva composto alcuni anni prima un inno (*Andrée*) in occasione della tragica vicenda dell'esploratore svedese Salomon August Andrée, che tentò di raggiungere il Polo con un pallone aerostatico assieme a due compagni (luglio 1897).

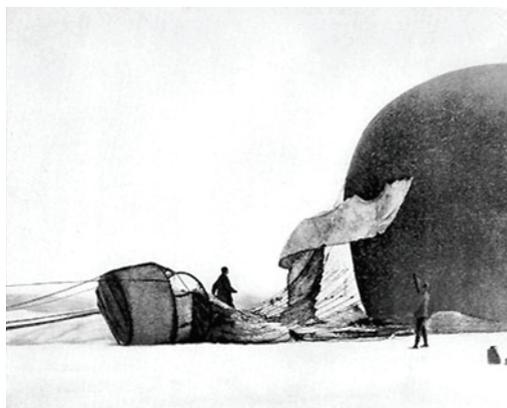


Fig. 10 - L'Örnen (Aquila), il pallone aerostatico della spedizione di Andrée ripreso dopo la discesa avvenuta appena dopo 65 ore di volo.

Ma, dopo la partenza, non si seppe più nulla della spedizione e solo nel 1930 ne vennero casualmente ritrovati i resti nell'Isola Bianca all'80° parallelo Nord, compreso il materiale fotografico che documentava l'attività dei superstiti dopo la discesa dell'aerostato in meno di tre giorni di volo. Il Polo Nord seguiva ad esigere il suo tributo di vittime:

*Già moriva l'inno dello stuolo
sacro in un canto tremulo di tromba.
Poi fu silenzio. L'astro ardea sul polo,
come solinga lampada di tomba.*

(Giovanni Pascoli, *Andrée, Odi e Inni*)

3 - Il "folle volo" del Vate

Almeno fino alla prima metà degli anni Venti del secolo scorso il Polo Nord sembrava dunque una meta irraggiungibile, sia pure via terra e con i mezzi di allora. Il Polo Sud era stato violato il 14 dicembre 1911 da Roald Amundsen e fu proprio l'esploratore norvegese a tentare anche la conquista dell'estremo opposto della Terra, ma questa volta dall'aria, nel maggio 1925 con due apparecchi che allora rappresentavano la punta avanzata della tecnologia aeronautica, gli idrovolanti *Dornier Wal*. Tuttavia tutti gli aeroplani del momento non



Fig. 11 - L'idrovolante *Dornier Wal*.

avevano autonomia sufficiente ad andare e tornare dal Polo e anche questa volta l'impresa fallì perché dopo otto ore di volo nella nebbia e fra banchi di nuvole, ancora molto distanti dalla meta, era già stata consumata buona parte del carburante e per giunta un apparecchio andò in avaria. Ad Amundsen non restò che ammarare e tornare indietro su un solo idrovolante stracarico

che compì il suo dovere grazie alla robustezza e all'affidabilità della costruzione.

Probabilmente l'unico mezzo dotato di autonomia più che sufficiente a compiere con sicurezza un lungo percorso era il dirigibile e di questo era più che sicuro il costruttore Umberto Nobile che citava a favore della sua tesi lo *Zeppelin L-59* che durante la guerra nel novembre 1917 era rimasto in volo quattro giorni senza mai fermarsi percorrendo 6500 chilometri fra la Bulgaria e il Sudan, andata e ritorno e l'aeronave britannica

R-34 che nel luglio 1919 compì la doppia traversata dell'Atlantico, fra Gran Bretagna e Stati Uniti e ritorno, con trenta persone a bordo.

Nobile aveva costruito presso lo Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche di Roma un modernissimo dirigibile battezzato *N1*,

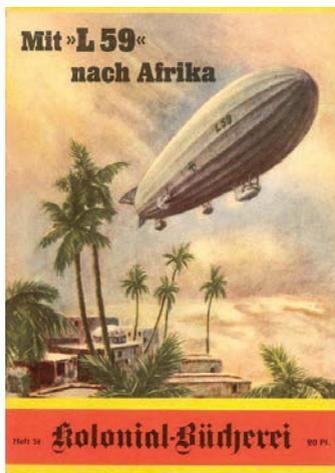


Fig. 13 - Il dirigibile *Zeppelin L-59* o *LZ104* in una locandina d'epoca.



Fig. 12 - La nave *Fram* (Avanti) della spedizione con la quale Roald Amundsen raggiunse per primo il Polo Sud assieme a Olav Bjaaland, Helmer Hanssen, Sverre Hassel e Oscar Wisting, il 14 dicembre 1911.

del volume di 19 mila metri cubi, del tipo cosiddetto "semirigido", cioè con l'involucro tenuto in forma dal gas aerostatico e sorretto da una sola trave metallica longitudinale che correva lungo tutta la chiglia dell'aeronave e a sua volta sorreggeva la navicella dei passeggeri. Una struttura molto più semplice e leggera rispetto al fitto scheletro longitudinale e trasversale, di tipo navale, che costituiva il nucleo resistente dei grandi dirigibili "rigidi" *Zeppelin*, sul quale era addossata la tela costituente l'involucro. Occorre ricordare che erano i tempi nei quali il mondo aeronautico era diviso fra i fautori del "più leggero" e del "più pesante" dell'aria,

anche se i più – dopo l'esperienza della Prima Guerra Mondiale – propendevano per questi ultimi. Erano anche i tempi in cui l'aviazione commerciale muoveva i primi passi ed era vivo il dibattito sul mezzo aereo più conveniente: aeroplano terrestre, idrovolante, dirigibile?

In questo contesto il padre dell'aeronautica italiana Gaetano Arturo Crocco, realizzatore del primo dirigibile italiano, assieme ai costruttori Celestino Usuelli e Eugenio Prassone avviarono il progetto di un grande dirigibile semirigido, il *T120* con dimensioni di 120 mila metri cubi, che avrebbe accoppiato la grande autonomia con l'elevata capacità di carico ed avrebbe quindi trovato impiego nelle linee aeree intercontinentali. Secondo il senatore Giovanni Agnelli, fondatore della FIAT e interessato a costituire una compagnia aerea commerciale, con un simile mezzo aereo si poteva collegare in meno di quattro giorni, rispetto alle due settimane richieste dai piroscafi, Roma con Buenos Aires trasportando passeggeri, merci e posta.⁶ Anche Mussolini sembrava essere della stessa idea quando, ricevendo Nobile il 15 settembre 1926 dopo la straordinaria impresa polare del *Norge*, gli propose una nuova aeronave:

Mi interessa molto l'America del Sud, dove vivono milioni d'italiani. Vorrei che con la nuova aeronave preparasse un raid da Roma a Rio de Janeiro. Crede che sia possibile? ». « Senza dubbio » risposi.⁷ « Benissimo » replicò Mussolini, e con solennità concluse: « Resta allora stabilito che oggi, 15 settembre 1926, abbiamo deciso di effettuare questo volo. Affretti quanto più può la nuova costruzione.⁸

Ma non se ne fece niente. Due mesi dopo Nobile riceveva un telegramma cifrato di Italo Balbo allora Sottosegretario per l'Aeronautica che ordinava di sospendere la costruzione del dirigibile perché Mussolini ci aveva ripensato.⁹

La costruzione del *T120* sarebbe avvenuta presso lo Stabilimento Costruzioni Aeronautiche sotto la direzione di Umberto Nobile.¹⁰

6 Giuseppe D'Avanzo, *I lupi dell'aria*, Science Technology History, Roma, 1992, p. 147-

7 Sarebbe stato un semirigido da 55.000 m³.

8 Umberto Nobile, *Ali sul Polo*, Milano, Mursia, 1975, p. 190.

9 Ovidio Ferrante, *Umberto Nobile*, Vol. II, Roma, Claudio Tatangelo Editore, p. 56.

10 In precedenza Nobile aveva diretto la costruzione di un dirigibile semirigido "interme-

Ma questi non era favorevole alla realizzazione di una così grande cubatura con una struttura semirigida, ricordando che al momento non esistevano tecnologie sufficientemente affidabili e continuò a perfezionare la costruzione dei suoi dirigibili della classe *N*.

Nel luglio 1925 Amundsen, reduce dalla spedizione dei *Dornier Wal*, si incontrò con Umberto Nobile per definire la possibilità di arrivare finalmente sul Polo Nord con il dirigibile italiano *N1* che sarebbe stato ribattezzato *Norge*. Accertata la fattibilità dell'impresa e definiti gli accordi con il Governo italiano,¹¹ la notizia della spedizione si diffuse a macchia d'olio negli ambienti aeronautici dove Nobile aveva forse più nemici che ammiratori. I dirigibilisti – o presunti tali – scatenarono una campagna contro l'impiego del *Norge* dichiarando che il piccolo dirigibile non avrebbe raggiunto nemmeno la Francia e, comunque, non sarebbe stato in grado di attraversare la

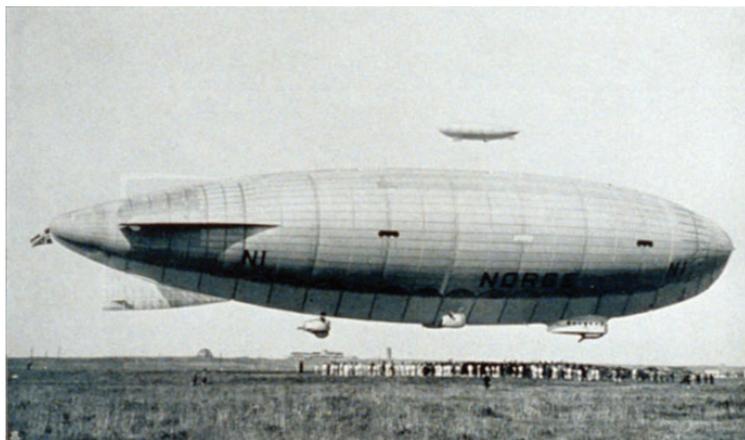


Fig. 14 – Il dirigibile Norge col quale Umberto Nobile e Roald Amundsen hanno raggiunto per primi il Polo Nord il 12 maggio 1926.

dio" da 34.000 m3 progettato da Crocco, Uselli e Prassone, il T34, ribattezzato "Roma", che sarà venduto agli Stati Uniti. L'aeronave andò distrutta per un cedimento strutturale, rilanciando i sostenitori del dirigibile rigido per le grandi cubature.

¹¹ L'Italia cedeva alla Norvegia l'aeronave mettendo a disposizione personale e attrezzature, cosicché la spedizione restava un'iniziativa scandinava e se fosse finita male nessuna critica si sarebbe potuta muovere alla nostra Aeronautica, mentre se avesse avuto successo – come poi accadde – il Governo italiano se ne sarebbe servita per propaganda politica..

calotta artica. E solleccitarono il Ministro dell'Aeronautica – che era lo stesso Mussolini – a bloccare l'iniziativa prima che si concludesse in una catastrofe.

A questo punto ricompare D'Annunzio. Assieme a Crocco, Usuelli e all'allora maggiore Giuseppe Valle, comandante dello Stormo Dirigibili di Ciampino (diverrà Capo di Stato Maggiore e Sottosegretario per l'Aeronautica fino al 1939) – non si sa bene da chi sia partita l'iniziativa – si propongono di partecipare a una missione alternativa sul Polo tutta italiana con il grande dirigibile T120 pilotato da Valle, ma assai al di là da venire. Crocco corre da Mussolini che non bocchia la proposta, purché non intralci la spedizione Nobile – Amundsen, osservazione retorica giacché questa sarebbe stata effettuata a maggio 1926 mentre l'altra non disponeva nemmeno del mezzo.

Ma per D'Annunzio è l'occasione da prendere al volo per tornare alla ribalta con un'azione eroica e spettacolare. Con una sola impresa colmerà il suo desiderio di volare e la sua determinazione a partecipare all'agone polare. Egli non solo sorvolerà il Polo Nord, ma si farà calare per rimanervi in eterno. Scrive al Duce:

Pensa, piantare la nostra bandiera nel luogo inaccessibile, e rimanervi là, a piè dell'astile, guardando con occhio fermo il dirigibile vittorioso partire verso la Patria!¹²

Il 12 settembre 1925 scriveva a Valle: «La tua proposta è il grappolo offerto alla mia sete mortale e immortale».

Egli voleva – ha raccontato Valle in un suo libro – «scendere sui ghiacci del Polo per restarvi in solitudine».¹³

A Gaetano Arturo Crocco il poeta disse:

Io intendo rimanere al Polo: voi mi lascerete lassù. Un uomo come me non può morire in un cataletto. Egli deve scomparire nel mistero di una leggenda. Io diverrò l'asse della Terra.¹⁴

12 Lucy Hughes-Hallett, *Gabriele D'Annunzio. L'uomo, il poeta, il sogno di una vita come opera d'arte*, Milano, Rizzoli, 2016, p. 559.

13 Umberto Nobile, *Il destino di un uomo*, Milano, Mursia, p. 55.

14 *Ivi*.

Ma la grande aeronave non venne mai costruita, per le obiettive difficoltà tecniche e anche per l'improvvisa scomparsa del suo ideatore Celestino Uselli a seguito di un incidente automobilistico. La Terra continuò a ruotare attorno al suo asse e all'Italia venne risparmiata l'occasione di avere un Vate surgelato. Invece, contrariamente alle aspettative e alle sinistre profezie, l'impresa di Nobile e Amundsen riuscì compiutamente ed essi furono i primi uomini a vincere la battaglia contro il Polo Nord.

Più tardi il Poeta ricorderà, con una malinconica vena di rimpianto, le sue velleità polari. Poco prima di morire, in un messaggio al generale Valle dove elogia l'azione di questi nell'organizzazione dell'Arma Aeronautica, quasi presago dell'imminente fine egli così conclude:

Prima che io muoia ti abbraccio col cuore colmo di allegrezza e di riconoscenza. Serbo per sempre la memoria della tua animosa presenza qui nel Vittoriale e dei nostri antichi sogni polari quando il morire solo nel deserto di ghiacci mi pareva l'apice della gloria.¹⁵

15 Giuseppe Valle, *Uomini nei cieli*, Roma, Centro Editoriale Nazionale, p. 187.

ArteScienza

Rivista telematica semestrale

<http://www.assculturale-arte-scienza.it>

Direttore Responsabile: Luca Nicotra

Direttori onorari: Giordano Bruno, Pietro Nastasi

Registrazione n.194/2014 del 23 luglio 2014 Tribunale di Roma

ISSN on-line 2385-1961

Proprietà dell'Associazione Culturale "Arte e Scienza"