

Michael Collins

# CARRYING THE FIRE

IL MIO VIAGGIO VERSO LA LUNA

Prefazione di Charles Lindbergh  
Postfazione di Piero Bianucci  
Traduzione a cura di Paolo Attivissimo



cartabianca

# INDICE

Prefazione .....	9
Introduzione alla prima edizione USA 1973 13	
Introduzione all'edizione USA 2009 .....	15
Introduzione all'edizione USA 2019 .....	19
Capitolo 1 .....	29
Capitolo 2 .....	41
Capitolo 3 .....	65
Capitolo 4 .....	85
Capitolo 5 .....	107
Capitolo 6 .....	139
Capitolo 7 .....	165
Capitolo 8 .....	191
Album fotografico 1 .....	235
Capitolo 9 .....	243
Capitolo 10 .....	277
Capitolo 11 .....	297
Capitolo 12 .....	329
Album fotografico 2 .....	363
Capitolo 13 .....	369
Album fotografico 3 .....	419
Capitolo 14 .....	423
Postfazione .....	445
Appendice .....	451
Ringraziamenti ed elenco donatori .....	455

Per precisa scelta della famiglia Collins e della casa editrice Farrar, Straus & Giroux, i contenuti di *Carrying the Fire* ricalcano fedelmente quelli dell'edizione originale USA.

Chi volesse consultare un'estesa collezione di fotografie che abbiamo appositamente selezionato a corredo di questo libro, può visitare il sito:

**[carryingthefire.it](http://carryingthefire.it)**

Qui di seguito il QR Code relativo allo stesso indirizzo Web; inquadratelo con il vostro telefono cellulare o tablet per visitare il sito.

Buona visione!



Carrying the Fire: An Astronaut's Journeys 50<sup>th</sup> Anniversary Edition by Michael Collins Copyright  
© 1974 by Michael Collins  
Published by arrangement with Farrar, Straus and Giroux, New York and The Italian Literary  
Agency.

Edizione italiana  
© 2023 Cartabianca Publishing  
Tutti i diritti riservati

Cartabianca Publishing snc  
Via Crociali 12, 40138 Bologna BO  
info@cartabianca.com  
Tel. 051 5870996  
www.cartabianca.com

Progetto grafico: Andrea Morando  
Coordinatore della traduzione: Paolo Attivissimo  
Collaboratori della traduzione e revisione tecnica: Sergio Alasia, Elena Albertini, Gianluca Atti,  
Marco Cannavacciuolo, Fabio Castelvetro, Gabriella Cordone Lisiero  
Editing: Paola Arosio e Diego Meozzi  
Impaginazione: Diego Meozzi  
Copertina: Diego Meozzi e Andrea Morando

Foto: NASA (236x3, 237, 238, 239, 240x2, 241, 242x2, 363, 364x2, 365x2, 366x2, 368, 419x2,  
420-421, 422), NASA/Bill Ingalls (aletta 1<sup>a</sup> di copertina), National Archives (235)  
Illustrazioni: Michael Collins (27), Gabriella Cordone Lisiero (41), Diego Meozzi/FreePik (300, 301),  
Vectorstock (301), Vecteezy (311), Paolo Attivissimo (396), ASIMOF (456)

Foto di copertina: montaggio di un'immagine di Michael Collins del maggio 1969 (foto NASA S69-31739), di un'elaborazione del modulo di comando e servizio dell'Apollo 14 (per assenza di immagini laterali esterne del CSM dell'Apollo 11 – foto NASA AS14-66-09344), della Luna crescente ripresa con un telescopio rifrattore William Optics FLT132 e fotocamera Chameleon 3 (cortesia Paul Stewart) e sullo sfondo una porzione della nebulosa Tarantola NGC 2070 ripresa il 2 giugno 2022 dal telescopio spaziale James Webb (cortesia NASA, ESA, CSA, STScI, Webb ERO Production Team)

Si ringrazia Melanie Erspamer per la traduzione della poesia *Il volo*

Prima edizione: novembre 2023  
ISBN: 978-88-888-0553-5

*A Patricia*  
*Con ammirazione e amore*

# PREFAZIONE

Sagace, chiaro e completo, incentrato sulla prima spedizione di esseri viventi sulla superficie lunare, questo libro combina una mente contemplativa e un occhio da poeta con l'approccio essenzialmente pratico di un astronauta che vi ha preso parte. È un resoconto autobiografico affascinante di una delle più grandi conquiste della civiltà e di una delle più grandi avventure dell'uomo. Sarà letto e riletto finché esisteranno i libri.

In questi capitoli, gli aspetti umani e quelli tecnici si intrecciano per offrire una comprensione straordinaria della NASA, dei suoi astronauti e delle sue avventure spaziali. Diventano chiari gli innumerevoli problemi legati al funzionamento delle navicelle spaziali, l'intricata organizzazione e il complesso addestramento necessari per risolverli, le ambizioni, le frustrazioni, i pericoli, i doveri e le relazioni della carriera di un astronauta di successo. È talmente facile immedesimarsi in questa storia da trasformarci noi stessi in astronauti.

Leggere il manoscritto di *Carrying the Fire* di Michael Collins mi ha riportato alla memoria il mio primo incontro con Robert Goddard, "il padre del volo spaziale". Nel 1929, sotto il portico della sua casa a Worcester, nel Massachusetts, ascoltai Goddard parlare dei suoi razzi a propellente liquido e dei suoi sogni di esplorazione spaziale. Mi disse che era molto sicuro che sarebbe stato in grado di costruire un razzo capace di trasportare strumenti scientifici fino a quote prossime alle cento miglia, e che da quelle quote, al di sopra delle interferenze atmosferiche, sarebbe stato possibile compiere osservazioni preziose. Pensava che sarebbe stato possibile costruire persino un razzo a più stadi che potesse raggiungere la Luna, ma aggiunse, con l'aria di accantonare del tutto l'idea, che forse sarebbe costato "un milione di dollari".

A quel tempo, nessuno dei razzi di Goddard aveva raggiunto la quota di un solo miglio, men che meno cento. La sua previsione di spesa per un anno di lavoro sperimentale era di 25.000 dollari, compreso il laboratorio, la rampa di lancio, l'attrezzatura, gli stipendi e il trasporto. Ora ho appena finito di leggere di un viaggio sulla Luna compiuto con successo, mentre gli Stati Uniti spendono milioni di dollari ogni giorno per lo sviluppo missilistico.

*Carrying the Fire* affonda le proprie radici nel lavoro pionieristico di Goddard e si ramifica nei successi della tecnologia moderna. Per conoscere quanto

sia appropriato questo titolo è necessario aver assistito al decollo di una missione Apollo. Quando un conto alla rovescia a Capo Canaveral raggiunge lo zero, si ha la sensazione che il razzo gigante sia divorato da prorompenti nuvole fiammeggianti e tuoni. Nel punto in cui mi trovavo, assieme ad alcuni astronauti a tre miglia di distanza dalla rampa di lancio dell'Apollo 11, percepì il rombo nel petto e il terreno tremò come se delle bombe stessero cadendo nelle vicinanze. Poi si alzò una fiamma, lasciando il suolo dietro di sé, sempre più in alto, sempre più velocemente, come una meteora che tracciava una scia nel cielo. Sembrava impossibile che a bordo del razzo che trasportava quella palla di fuoco ci potesse essere vita. Eppure c'era, come vidi più tardi su un teleschermo che mostrava uomini senza peso, innumerevoli strumenti e il pianeta Terra visibile da un finestrino.

Il miracolo della televisione mi tenne in contatto con la spedizione dell'Apollo 11 fino a quando le immagini generate da telecamere poste a un quarto di milione di miglia di distanza mostrarono esseri viventi che camminavano su una Luna che fino ad allora era stata priva di ogni vita: esseri in tute pressurizzate, con teste a forma di acquari, impronte di soles tassellate, e sullo sfondo un veicolo tanto sorprendente quanto la più strana raffigurazione di un "disco volante" mai concepita da un artista.

Quanto mi parvero isolati e soli quei due superuomini spaziali! Ma avevano l'un l'altro come compagno; e attraverso la televisione, erano nei pensieri di milioni di uomini e donne che li osservavano. Per essere veramente isolati, per provare pienamente la solitudine, bisogna essere soli. Dai movimenti spettacolari di Armstrong e Aldrin, la mia mente si spostò sulle orbite lunari di Collins. Relativamente inattivo e inosservato, aveva tempo per la contemplazione, tempo per studiare sia la vicina superficie selenica, sia il nostro mondo lontano, simile a una luna. Qui c'era una coscienza umana che fluttuava attraverso gli spazi universali, vincolata alla nostra Terra da legami così tenui come le onde radio e il rilevamento delle stelle. Un minimo errore operativo l'avrebbe lasciata a fluttuare per sempre nello spazio dal quale ancestralmente proveniva.

Solo una volta, prima di allora, avevo avvertito un'espansione della mia coscienza come quella che provai pensando all'astronauta Collins. Mi trovavo sopra l'Oceano Atlantico, durante il mio volo senza scalo con lo *Spirit of St. Louis*. Non dormivo da più di due giorni e due notti, e la mia coscienza sembrava abbandonare il mio corpo per espandersi su dimensioni stellari. Ci furono momenti in cui mi pareva di essere così disconnesso dal mondo, dal mio aereo, dalla mia mente e dal battito del mio cuore, che tutto ciò mi sembrava totalmente irrilevante per quella mia nuova esistenza.

Le esperienze di quel volo, combinate con quelle della vita che ne è seguita, mi hanno portato a valutare tutte le conquiste umane in base al loro effetto su quella qualità intangibile che chiamiamo "consapevolezza". Gli sviluppi scientifi-

ci e tecnologici hanno avuto un grande effetto sulla nostra consapevolezza, come hanno dimostrato i resoconti di astronomi, fisici nucleari, aviatori e astronauti, e come conferma *Carrying the Fire*.

Dopo le epoche evolutive, la vita nella specie umana è diventata conscia della propria consapevolezza. Poi, in un periodo di tempo relativamente breve, utilizzando ausili come gli strumenti d'osservazione e i veicoli spaziali, l'uomo ha esteso la propria consapevolezza verso l'esterno, attraverso l'universo, e verso l'interno, attraverso l'atomo. Ma l'aiuto che riceviamo dai dispositivi tecnologici è contrastato dalle restrizioni che essi ci impongono, e la stessa conoscenza scientifica che ci permette di costruire veicoli spaziali ci informa di limiti fisici a quanto pare insormontabili. Scopriamo che la velocità della luce e la vastità dello spazio sono incompatibili con il tempo biologico. Cominciamo a renderci conto che arriva un punto oltre il quale la distrazione e la distruzione causate dalle imprese tecnologiche riducono la consapevolezza umana. Cominciamo a preoccuparci della direzione che sta prendendo la nostra rotta nel ventesimo secolo. Andiamo verso un'utopia ricca e spirituale o verso un desolante vicolo cieco? Forse possiamo giudicarlo meglio partendo dai limiti estremi della nostra espansione tecnologica.

Mentre Collins ci conduce ai confini dell'espansione dell'uomo nello spazio, ci porta anche ai confini dell'evoluzione umana. Dalle provvisorie frontiere spaziali, guardiamo indietro verso noi stessi con una nuova prospettiva. Vediamo la vita compressa su un globo rimpicciolito e allo stesso tempo avvertiamo una consapevolezza espansa fino a dimensioni fantasticamente immense. Possiamo armonizzare le due cose? Che cosa riserva all'uomo il futuro?

Compio nuovamente un balzo indietro nel tempo di mezzo secolo. Quando iniziò il mio interesse per i razzi, mi trovai di fronte a una domanda analoga. Da solo nel mio aereo da ricognizione, nel 1928, mentre seguivo la rotta aerea transcontinentale tra New York e Los Angeles, ebbi a disposizione molte ore per la contemplazione. Il successo dell'aviazione era certo, con futuri aerei più veloci, più grandi e più efficienti. Ma cosa c'era al di là della nostra conquista dell'aria? Cosa ci riservava il futuro? Sembrava che non ci fosse altro che spazio. L'uomo aveva usato gli scafi per viaggiare sull'acqua, le ruote per viaggiare sulla terra, le ali per viaggiare nell'aria. Era ora lontanamente possibile che potesse usare i razzi per viaggiare nello spazio?

Si è rivelato possibile, ed è stato fatto nel corso di una frazione di una vita umana. Ancora oggi mi sembra un risultato sovrumano, perché sono nato e mi sono formato all'ombra delle apparenti limitazioni dell'era pre-Goddard. In questi capitoli, quando ho accompagnato Collins, Armstrong e Aldrin nel loro volo lunare, mi sono sentito un essere sovrumano. Ma, essendo umano, sono tornato sulla Terra insieme con questi astronauti umani, e ora mi ritrovo a chiedermi:

cosa troverà l'uomo al di là dei viaggi nel sistema solare? Quale veicolo può essere concepito oltre al razzo?

Certo, c'è un futuro per noi nello spazio, proprio come c'era nell'aria. Potremmo collocare stazioni con equipaggi umani sulla Luna, se volessimo. Probabilmente potremmo mettere piede su Marte. Queste avventure continuano a essere allettanti. Ma sia che viaggiamo su un *jet* o su una navicella spaziale, guardiamo ancora in basso, verso la vita sulla superficie affollata della Terra, e la vediamo al contempo come nostra origine e come nostra destinazione. È lontanamente possibile che ci stiamo avvicinando a una fase evolutiva in cui potremmo scoprire come separarci completamente dall'esistenza terrena e abbandonare le nostre strutture fisiche per espanderci sia verso l'interno che verso l'esterno attraverso dimensioni illimitate di consapevolezza? Nelle future esplorazioni dell'universo, è possibile che non ci serviranno veicoli o la materia stessa? È questa l'avventura che si apre all'uomo oltre i viaggi spaziali nel sistema solare?

Il nostro futuro rimane potente come ai tempi di Goddard. Le imprese del passato gettano le basi per pensieri di conquiste più grandi. Mentre i sogni di Goddard hanno portato alle navicelle spaziali utilizzate oggi dagli astronauti, l'uomo nei suoi progressi potrebbe scoprire che il pensiero e la realtà sono intercambiabili come l'energia e la materia.

Oggi possiamo determinare in larga misura la nostra evoluzione fisica, mentale, spirituale e ambientale. Rotte senza limiti si spalancano davanti a noi. Le direzioni che seguiremo rimangono ignote, ma libri come questo di Michael Collins stimolano la mente, potenziano la consapevolezza e ci aiutano nel nostro cammino.

*Charles A. Lindbergh*

*Autore della prima trasvolata dell'Oceano Atlantico in solitaria e senza scalo*



# CAST OF CHARACTERS

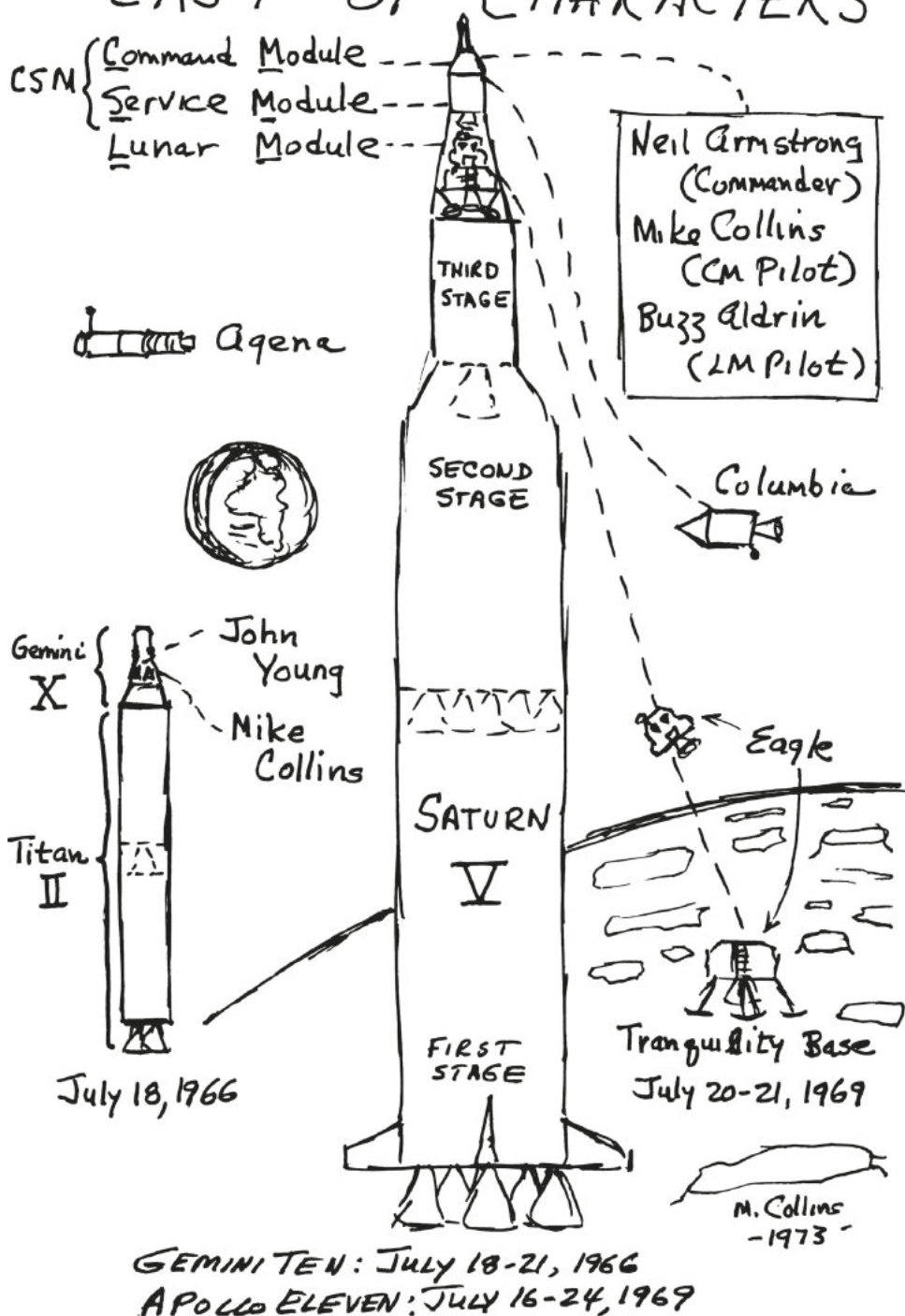


Illustrazione dell'autore contenente tutti i "personaggi e interpreti" del presente volume

# CAPITOLO 1

“ Ora, ci sono due modi di imparare a cavalcare un cavallo focoso: uno è quello di salirci sopra e imparare dalla pratica reale come ogni movimento e trucco possono essere meglio dominati, l'altro è quello di sedersi su uno steccato e guardare per un po' la bestia e poi ritirarsi in casa e, con comodo, comprendere il modo migliore per dominare i suoi salti e calci. Quest'ultimo sistema è il più sicuro, ma col primo, nel complesso, viene fuori la maggior parte dei buoni fantini. Imparare a pilotare una macchina volante risulta molto simile: se siete alla ricerca della totale sicurezza farete bene a sedervi sullo steccato e guardare gli uccelli, ma se davvero volete imparare è necessario salire su una macchina e far pratica dei suoi trucchi con una prova vera e propria.

Wilbur Wright, 1901<sup>13</sup>

Immagino che in Russia il collaudo dei nuovi aerei avvenga sulle paludi del Pripjat o in Siberia, o dovunque la desolazione lo consenta. Qui da noi avviene presso la base USAF (*United States Air Force*) di Edwards, in California: nel deserto del Mojave, in un vortice di quella galleria del vento naturale che è l'Antelope Valley, centosessanta chilometri<sup>14</sup> a nord di Los Angeles. Anche se avevo già sorvolato la zona in tante occasioni in passato, la prima volta che sono arrivato a Edwards da terra non credevo ai miei occhi. Mi ero lasciato alle spalle da poche ore i giocatori d'azzardo di Las Vegas, scintillanti di lustrini sotto le luci al neon, sfrecciando lungo l'autostrada su una torrida Chevrolet familiare del 1958, alla ricerca del Valhalla o della Mecca, o almeno dell'occasione di battermi per un posto nell'arcano mondo dei voli di collaudo ad alta velocità. Perché Edwards era tutto questo e io ero stato ammesso nella classe 60-C della Scuola per piloti collaudatori sperimentatori dell'USAF, insieme ad altri tredici eletti, quasi tutti americani (esclusi un italiano<sup>15</sup>, un danese e un giapponese), per lo più primogeniti ipertiroidei e abituati a eccellere, figli di genitori altrettanto abituati a eccellere. Ancora oggi rimango colpito da questo gruppo; li adoro

|||||

**13** Traduzione tratta dal libro *La storia delle origini dell'aeroplano*, edizione italiana di *The Early History of the Airplane* di Orville e Wilbur Wright, a cura di Fabrizio Bazzocchi con la collaborazione di Enrico Maria Grilli, Youcanprint (2014), N.d.T.

**14** Per maggiore chiarezza e leggibilità, in questo libro la maggior parte dei valori espressi in unità anglosassoni è stata convertita negli equivalenti del sistema metrico decimale, arrotondandoli ove necessario, N.d.T.

**15** L'italiano era il capitano Luciano Guida, N.d.T.

e mi fissano dalla parete del mio studio. Uno di loro ha camminato sulla Luna, due l'hanno circumnavigata; due – due dei migliori – sono morti.

Ma nella primavera del 1960 sapevo soltanto che bisognava preparare un nido per mia moglie e nostra figlia neonata, e che c'erano faccende da sbrigare, un'abitazione da procurare, dei moduli da firmare e che le altre masserizie necessarie dovevano essere tolte di mezzo in modo che la pista fosse libera per poter davvero passare all'azione.

La celebrata base Edwards, il Centro di collaudo aereo dell'Aeronautica militare, finalmente il grande momento! Grande perlomeno nelle dimensioni, con un lago essiccato lungo quaranta chilometri che fungeva da enorme pista, una madre accogliente per i piloti in difficoltà, per quelli che *dovevano* far atterrare immediatamente il proprio velivolo a qualunque costo.

Era anche un posto secco, torrido, ventoso e isolato, non certo quello che una vera bostoniana come mia moglie si aspettava come culla per la sua primogenita. Lo sapevo e mi rattristava, ma sapevo anche che lei non si sarebbe lasciata sopraffare e che né gli alberi di Giosuè, né i serpenti a sonagli, né le tempeste di sabbia avrebbero smorzato la sua determinazione tipica del New England o la sua capacità non solo di farcela, ma di cambiare le cose! Dopotutto, in senso storico, era un posto ideale per degli arrivisti. La storia documentata della zona risale solo a pochi anni prima di quella dell'aviazione.

Non importa quanto sia avanzata la tecnologia o sofisticata la macchina volante: è il lago a dirigere le danze, riaffermando ogni inverno il dominio primordiale della natura sui piloti fragili e impazienti. Ogni primavera ed estate, man mano che il lago diventa più secco e viene sempre più maltrattato dagli pneumatici ad alta pressione degli aerei, vi appaiono crepe e imperfezioni superficiali, e così nel tardo autunno il suo letto appare ruvido e "rovinato". Poi arrivano le piogge invernali, parsimoniose ma sufficienti a far accumulare sul fondo del lago qualche centimetro d'acqua, che viene sospinta avanti e indietro dal vento onnipresente. All'inizio della primavera ricompare la nuova superficie essiccata, liscia come il sedere di un bambino, pronta a sopportare senza problemi e in sicurezza il traffico di un altro anno. Naturalmente, negli ultimi anni le piste in cemento adiacenti al letto del lago hanno reso l'Aeronautica militare meno dipendente da questo ciclo annuale, ma è comunque interessante notare che le macchine più avanzate, come l'aereo-razzo X-15 e più recentemente il velivolo a corpo portante (*lifting body*) della NASA, si servono ancora del letto del lago e dipendono più dal calendario della natura che da quello dell'uomo.

Alcuni anni prima avevo volato con i reattori F-86 Sabre dalla base George dell'USAF, nella vicina Victorville, e quindi nella primavera del 1960 conoscevo abbastanza bene la zona. Sapevo che il capitano Joseph McConnell, il nostro più grande asso della guerra di Corea, era morto sul lago mentre era in missione

temporanea, proveniente dalla base George. Nel 1954 avevo assistito dalla mia cabina di pilotaggio alla picchiata fatale di un caccia supersonico F-100 e avevo seguito con lo sguardo il corpo senza vita di George Welch, pilota collaudatore della North American, mentre scendeva lentamente fino a terra appeso al suo paracadute intatto. Sapevo cos'era Edwards.

Sapevo anche che, nonostante la desolazione, il caldo oltre i quaranta gradi e il perpetuo ululare del vento, questo posto era il centro di *tutto*. Qui era stato testato il primissimo *jet* americano, con una finta elica di legno appiccicata sul muso ogni volta che era parcheggiato, per non destare sospetti; qui il capitano Chuck Yeager aveva infranto la barriera del suono il 14 ottobre 1947; qui il capitano Mike Collins stava facendosi strada, sempre più avanti e più in alto. *Ad Inexplorata*, diceva il motto del Centro di collaudo aereo: "Verso l'inesplorato". Insieme a quello del Servizio di soccorso aereo ("*That Others May Live*" – affinché altri possano vivere), questo era il mio preferito e notai con approvazione che era affisso in evidenza sia sugli edifici che sulle tute di volo: una forma futuristica e aerodinamica che fuggiva da uno sfondo sabbioso e punteggiato di cactus verso un cielo blu scuro. Invece l'emblema della scuola per piloti collaudatori mi fece esitare: mostrava un bel po' di cielo blu, ma al di sopra di tutto c'era un *regolo calcolatore*.

Al mio arrivo, un po' pensieroso, mi registrai e mi venne assegnata una bella casa, niente di speciale ma immacolata, e poi presi di nuovo l'autostrada verso Las Vegas per dare la buona notizia a Pat. *Un posto pulito, ti piacerà!* Almeno speravo che le sarebbe piaciuto e che sarebbe piaciuto a me, perché per la prima volta nella mia carriera nell'Aeronautica militare ci attendeva un incarico lungo e stabile. Dio solo sa quanto Pat se lo meritasse: in meno di quattro anni di matrimonio avevamo vissuto in quattro case, quattro appartamenti e in quelli che ci erano sembrati quarantaquattro motel. Del resto, io avevo traslocato per tutta la vita a intervalli frequenti e regolari, senza mai rimanere più di quattro anni nello stesso posto. Mio padre era stato ufficiale di carriera dell'Esercito per trentotto anni e nei diciassette in cui avevo vissuto a casa i cambi di scena erano stati frequenti e radicali, da un attico a Roma, dove ero nato, fino a una modesta e vecchia casa coloniale ad Alexandria, in Virginia, dove mio padre era andato in pensione nel 1945. In quell'arco di tempo, la famiglia aveva provato la vita di campagna infestata dai serpenti in Oklahoma, le sfavillanti luci di Manhattan viste dalla vicina Governor's Island, e – cosa più insolita di tutte – un paio d'anni di soggiorno nella Casa Blanca a Porto Rico, che è generalmente considerata l'abitazione più antica dell'emisfero occidentale<sup>16</sup>. Costruita dal nipote di Ponce de León intorno al 1530,

|||||

**16** In realtà Casa Blanca è solo la casa più antica delle Americhe che è rimasta ininterrottamente abitata dall'arrivo degli europei, visto che si stima che le popolazioni preesistenti costruissero abitazioni sull'isola fin dal 200 avanti Cristo, N.d.T.

questa imponente e antica fortezza domina il porto di San Juan, a Porto Rico. Assegnata come alloggio al comandante generale del Dipartimento di Porto Rico, come si chiamava nel 1941, Casa Blanca era il luogo più affascinante che avessi mai visto, con muri esterni spessi due metri, un'immensa sala da ballo, un tunnel sigillato con un'entrata segreta e un assortimento di caratteristiche che non si trovano nelle gracili costruzioni odierne fatte di legno e intonaco o cartongesso. Su di me, che avevo dieci anni, facevano ancora più colpo i giardini circostanti, brulicanti di piante e animali tropicali. Passai ore a studiare lucertole, paguri, tartarughe e minuscoli pesci tropicali e a familiarizzare con generatori di mal di pancia come i manghi acerbi e le noci di cocco eccessivamente mature.

A Porto Rico feci anche il mio primo giro in aereo, su un piccolo bimotore anfibio, il Grumman Widgeon. Il pilota mi lasciò persino usare i comandi per un po', un affronto che il vecchio Widgeon sopportò nobilmente, mentre gli facevo alzare e abbassare il muso in modo scomposto, cercando di dar retta alla raccomandazione del pilota di "mantenerlo sull'orizzonte". Mio padre guardava tutta la scena dalla parte posteriore dell'aereo con evidente divertimento. Non era pilota e preferiva i cavalli agli aeroplani, ma da vecchio giocatore di polo e militare di cavalleria apprezzava l'emozione di quel nuovo mezzo veloce e lo tollerava perché i ragazzi dell'aviazione avevano il fascino dell'incoscienza giovanile. Infatti provava gusto nel raccontare che nel 1911, nelle Filippine, aveva fatto il suo primo giro in aereo, su una macchina dei fratelli Wright, seduto sull'ala accanto a Frank Lahm, che era stato il secondo pilota militare a essere istruito dai Wright. Frank fece volare il fragile velivolo sopra un incendio nella foresta e la corrente ascensionale prodotta dall'aria riscaldata causò un'improvvisa sbandata, che fece quasi cadere papà (o almeno così diceva) dal suo trespolo improvvisato. Questa storia mi incuriosì, come del resto mi incuriosiva lo stesso Lahm, che incontrai anni dopo a West Point. Tranquillo, dignitoso, senza pretese né ostentazione, questo vecchio signore aveva vissuto in prima linea i progressi che stavano trasformando la nostra società sulla scia della nuova tecnologia aeronautica. Quanti straordinari cambiamenti aveva visto Lahm nel corso della sua vita, e non passivamente da una poltrona, ma attivamente, dagli abitacoli di una serie di velivoli sempre più complessi e affascinanti. Ne rimasi colpito, specialmente paragonando quella vecchia aquila solitaria all'orda simile a lemming di giovani condottieri dell'Esercito pronti a gridare «Seguitemi, uomini, oltre la collina!» che avevo conosciuto bene a West Point.

Con l'avvicinarsi della laurea a West Point, dovevo decidere se restare nell'Esercito o lanciarmi in una nuova direzione entrando nell'Aeronautica militare, diventata da poco indipendente (per mio padre sarebbe sempre stata l'*Army Air Corps*, il corpo aeronautico dell'Esercito). Il mio innamoramento per gli aeroplani, a differenza di quello di molti giovani americani, non era

stato né travolgente né costante. Negli anni tra il Widgeon e l'incontro con Frank Lahm c'erano stati occasionali e appassionati *flirt* con la costruzione di aeromodelli, ma gli aerei erano una parte meno importante della mia giovane vita rispetto agli scacchi, al football americano o alle ragazze. Inoltre, gli aerei ponevano problemi pratici in termini di carriera. Si poteva essere scartati nell'addestramento da pilota, come succedeva a un quarto dei candidati. Si poteva restare uccisi, praticamente con la stessa facilità in tempo di pace come in guerra. Secondo le previsioni di chi teneva la contabilità di queste cose, le promozioni sarebbero arrivate più lentamente nella futura Aeronautica militare che nell'Esercito, a causa dei passati eccessi della prima, che avevano generato un picco di ufficiali giovani ma di rango superiore che bloccava il rapido avanzamento di quelli che seguivano. Tutte queste cose, più l'intero orientamento del programma di studi dell'Esercito a West Point, lo indicavano come scelta di carriera più sensata. A questo si contrapponeva la meraviglia di ciò che sarebbe potuto succedere nei successivi cinquant'anni. Non erano neanche passati cinquant'anni da quando i fratelli Wright avevano volato per la prima volta ed eravamo già nell'era dei *jet*.

Inoltre io avevo anche un problema personale. Il fratello minore di mio padre, J. Lawton Collins, all'epoca era Capo di Stato Maggiore dell'Esercito; mio padre era generale di divisione quando andò in pensione; un altro zio era stato generale di brigata; mio fratello era colonnello; mio cugino era maggiore; e tutti erano nell'Esercito. Senza legami del genere nell'Aeronautica militare, sentivo di avere maggiori possibilità di crearmi la mia strada. Certamente non c'era nessuna possibilità di nepotismo, reale o immaginario.

Così scelsi l'Aeronautica e dopo una piacevole vacanza di un mese in Europa, a laurea conseguita, mi ritrovai nella cabina di pilotaggio anteriore di un monomotore T-6 Texan sopra i piatti terreni agricoli del Mississippi nord-orientale. Era un posto meraviglioso dove stare, specialmente dopo quattro anni stucchevoli e soffocanti a West Point. Columbus, in Mississippi, era un'accogliente cittadina con un grande college femminile, e un sottotenente scapolo era apprezzato se non altro perché aveva accesso al Circolo Ufficiali, dove si trovava l'unico bar della città. Ma la cosa principale era volare! Volare era così divertente che mi sembrava ingiusto essere pagato per fare quello e nient'altro. Fortunatamente mi riusciva facile e potevo rilassarmi e godermi i voli, senza la costante preoccupazione di essere scartato che affliggeva molti dei miei compagni.

Dopo sei mesi a Columbus per imparare le basi, mi trasferii brevemente a San Marcos, in Texas, per imparare il volo strumentale e in formazione, e poi a Waco per l'indottrinamento sui *jet*. Avendo ottenuto, insieme al diploma, le scintillanti ali d'argento a Waco alla fine dell'estate del 1953, fui tra i pochi scelti per andare alla base dell'Aeronautica militare di Nellis, a Las Vegas, in Nevada,

per l'addestramento diurno avanzato sui caccia. Era la più ambita di tutte le assegnazioni, poiché era l'unica via di accesso ai due stormi dispiegati in Corea, che con i loro aerei a reazione North American F-86 Sabre stavano combattendo i MiG con tanto successo. A Nellis imparammo veramente a volare: un corso concentrato e aggressivo, progettato per scremare chiunque potesse avere un rendimento marginale in Corea. Fu anche un processo brutale. Nelle undici settimane che trascorsi lì morirono ventidue persone. Col senno di poi sembra assurdo tollerare un tale tasso di perdite senza l'intervento del nemico, ma allora il rischio sembrava perfettamente accettabile. Non eravamo sicuri che avremmo superato il corso, ma in qualche modo fummo sufficientemente "caricati" psicologicamente dagli istruttori per dare il massimo, nonostante fosse stato appena firmato l'armistizio con la Corea e le prospettive di incontrare qualche MiG stessero diventando sempre più remote. Volavamo al meglio delle nostre capacità, tre e anche quattro volte al giorno, sfrecciando alti nel cielo del Nevada in incursioni di cinquanta minuti, imparando a usare le armi di bordo ed esercitandoci nel lavoro di squadra in volo che avrebbe impedito ai MiG di mettersi sulle nostre code. Di notte irrompevamo a Las Vegas, rombando alla guida delle nostre auto in formazione stretta come quella che tenevamo con i nostri *jet* Sabre, terrorizzando gli abitanti, giocandoci i nostri miseri stipendi e rubacchiando un paio d'ore di sonno prima dell'alba, quando eravamo di nuovo attesi sulla linea di volo, pronti a scagliare di nuovo nel blu i nostri rosei corpiccini. Fu un periodo frenetico e sono sorpreso di essere sopravvissuto. Non mi sono mai più sentito così tanto in pericolo come allora.

A causa dell'armistizio, la mia destinazione fu cambiata dalla Corea alla California e dopo essermi diplomato alla base dell'Aeronautica militare di Nellis mi ritrovai assegnato al 21° *Fighter Bomber Wing* (stormo cacciabombardieri) a Victorville. Lì passai un anno piacevole, volando sempre con i Sabre, ma questa volta concentrandomi sull'attacco al suolo e sulle tecniche di lancio di ordigni nucleari. A metà dicembre del 1954 il nostro stormo fu trasferito in Francia e così prendemmo armi e bagagli e volammo verso est. Per Natale ci trovammo a Goose Bay, nel Labrador. Per l'anno nuovo arrivammo solo fino a Bluie West 1, in Groenlandia (in fondo al fiordo di Narsarsuaq). Il tempo incredibilmente avverso e i bar ben forniti resero insidioso il viaggio e giungemmo in Francia, a Chaumont, ben trenta giorni dopo la partenza con i nostri *jet* supersonici, a una media di poco più di *sei chilometri l'ora*.

Il viaggio era stato affascinante (non ho mai visto da un aereo niente di più bello del limpido azzurro del bordo frastagliato dei ghiacciai della Groenlandia) e la Francia era una nuova esperienza di volo. Non più l'aria pura e tersa del deserto della California, dove la vista poteva spaziare senza ostacoli dal Monte Whitney alla Valle della Morte, dal punto più alto al più basso degli Stati Uniti

continentali in un unico colpo d'occhio. Ora c'era la Valle della Saar, plumbea e piatta, su cui gravavano fumo, nuvole e inquinamento untuoso, che i raggi del sole faticavano a penetrare anche nelle giornate migliori. Non eravamo più aquile fiere, che volavano alte fino a sfiorare la troposfera con le nostre ali; ora ci muovevamo furtivamente, aggrappati alle nebbie protettive delle valli, mentre ci esercitavamo nella nuova arte di sfiorare il suolo verso i nostri obiettivi immaginari oltre la Cortina di Ferro. Solo raramente ci era concesso scappare verso le rive soleggiate del Mediterraneo, dove ci esercitavamo di nuovo nella nostra missione di bombardare, sparare e volare nell'aria cristallina. In Libia, vicino a Tripoli, l'USAF aveva stabilito la base aerea Wheelus, un grande complesso nel quale varie unità da combattimento provenienti dall'Inghilterra e dalla Francia potevano recarsi per mantenere affinate le varie competenze delle quali non potevano fare pratica nei cieli affollati e nuvolosi dell'Europa continentale. Una volta all'anno si teneva un raduno competitivo tra gli stormi di caccia, un'esercitazione di tiro, e nel 1956 riuscii a vincere una delle gare e mi fu consegnata una coppa d'argento a due manici, di cui ancora oggi faccio tesoro più di quanto faccia con onori più prestigiosi che mi sono stati assegnati da allora.

A questo punto, armato del trofeo, cominciai a pensare a come avrei potuto progredire oltre la mia condizione a quell'epoca; non che stessi andando male, visto che ero diventato un comandante di squadriglia e ora avevo la mia piccola nidiata da addestrare e proteggere. Ma stavo diventando più vecchio e, mi auguravo, un po' più saggio; perlomeno mi sembrava che i piloti intorno a me diventassero sempre più giovani.

Per anni avevo seguito con grande interesse la carriera di mio cognato, un aviatore della Marina. Sposato con mia sorella Virginia, Cordie Weart pilotava grandi aerei da ricognizione da prima della Seconda guerra mondiale e aveva da poco completato la scuola per piloti collaudatori della Marina alla base di Patuxent River, nel Maryland. Ero affascinato dai brevi accenni ai suoi voli che ricavavo dalle sue lettere. Era stato, per esempio, il primo pilota della Marina a pilotare il Sea Dart, un piccolo idrovolante a reazione (un progetto radicale, mai giunto a compimento). Sembrava che avesse anche accesso a un'infinita varietà di nuovi velivoli, mentre nella mia scuderia c'era solo un cavallo, il vecchio e stanco F-86. Quando arrivò il momento di lasciare l'Europa, alla fine del 1957, speravo di poter fare quello che aveva fatto Cordie, ma non avevo accumulato le millecinquecento ore di volo necessarie per fare domanda alla scuola per piloti collaudatori dell'Aeronautica militare a Edwards. Chiesi allora di essere assegnato temporaneamente a una unità di volo e poi di poter andare a Edwards non appena avessi superato il traguardo delle millecinquecento ore. La risposta dell'Aeronautica militare fu rapida e gelida: dovevo presentarmi alla base aerea Chanute, in Illinois, dove sarei stato allievo di un corso di nove mesi per ufficiali



di manutenzione di aerei. Dopodiché, chi lo sa? Ma certamente non sembrava una cosa positiva, dato che l'addestramento a Chanute mi avrebbe allontanato da Edwards, invece di avvicinarmi.

La scuola era desolante. Il lavoro in aula mortificante; le ore di volo erano scarse e con risorse obsolete; le lezioni iniziavano alle sei del mattino. Che altro posso dire? Nel tentativo di condensare un po' lo squallore, iniziai a raddoppiare il carico di lezioni e finii il corso di nove mesi in sei. Fantastico. Poi ricevetti il mio incarico: fare l'istruttore in quella scuola! Salii su un aereo e tornai come una furia a Washington. Vagai su e giù per i corridoi del Pentagono finché non trovai finalmente un addetto al personale disposto ad ascoltare il mio racconto di sventura. «D'accordo» disse, «se non le piace la scuola, va bene, ma per quanto ci riguarda, lei è di stanza a Chanute e non la manderemo da nessun'altra parte. Qualsiasi altra cosa lei possa fare a Chanute, dipende da lei». Fortunatamente mi era stato offerto un posto come comandante di un *Mobile Training Detachment* (distaccamento di addestramento mobile), con quartier generale a Chanute, e a questo punto lo accettai senza indugio.

Questi distaccamenti, abbreviati in MTD, venivano inviati da Chanute alle basi aeree di tutto il mondo, alle unità di volo che stavano sostituendo i vecchi aerei con quelli nuovi. L'idea era che un paio di mesi prima dell'arrivo dei nuovi aeroplani si presentasse un MTD, una squadra di addestramento che spiegasse a meccanici e piloti tutto quello che c'era da sapere per iniziare a usare il nuovo aereo. La composizione di un MTD variava a seconda della complessità dell'aeroplano e di una serie di altri fattori, ma avevo da un minimo di dieci a un massimo di settanta uomini che lavoravano per me, e fu una vera esperienza. Tanto per cominciare, eravamo sempre in movimento e le mogli, le fidanzate e gli stipendi non sembravano mai raggiungerci; se lo facevano, era ancora peggio. Avevamo un equipaggiamento di addestramento costoso, pesante, complicato e delicato, che si danneggiava facilmente o veniva reso obsoleto dalle modifiche di fabbrica sui nuovi aerei. Eravamo estranei per coloro che ci ospitavano, eppure dipendevamo da loro per assistenza e supporto di ogni tipo. Il nostro capo era a migliaia di chilometri di distanza e vessato da una decina di altre unità come la nostra. La descrizione del mio ruolo era "ufficiale di manutenzione", ma sinceramente un cappellano o un avvocato o un diplomatico sarebbero stati più preparati per la valanga di piccoli problemi che un MTD itinerante porta con sé.

In seguito fui promosso a un *Field Training Detachment* (FTD, distaccamento di addestramento sul campo), che era una versione semipermanente della stessa cosa, in cui erano gli allievi a venire da noi e il ritmo si allentava un po'. Eppure mi fa sempre ridere quando la gente dice: «Oh, lei è stato un pilota per tutta la vita, quindi non può capire questa cosa...» Signora, se si sta chiedendo quale consiglio dare al suo secondogenito, visto che il suo primogenito ha ereditato il

titolo e le terre, le consiglio vivamente di spedirlo direttamente, una volta uscito da Oxford, alla base USAF di Chanute, a Rantoul, in Illinois, Stati Uniti, a cercare fortuna e gloria con un MTD itinerante tutto suo.

Fu così che all'inizio del 1960 mi trovai di nuovo alla base Nellis, a Las Vegas. Non ero più una giovane tigre alle prese con MiG immaginari sopra la testa; avevo le mani occupate a terra per allestire un FTD che insegnasse a piloti e meccanici tutto sul nuovissimo F-105, un sofisticato cacciabombardiere ognitempo dotato di radar<sup>17</sup>. Per quanto questo lavoro fosse impegnativo, non riuscivo a metterci l'anima, perché mi aggrappavo ostinatamente all'idea di ottenere l'addestramento da pilota collaudatore che mi avrebbe permesso di raggiungere la tappa logica successiva della mia carriera di pilota.

Durante i miei giorni di trasferte con l'MTD non avevo mai perso nessuna occasione di volare con qualunque aereo possibile, convincendo con la mia parlantina ufficiali operativi sconosciuti, rendendomi disponibile di notte e nei fine settimana o in qualsiasi momento e facendo trasferte che nessun altro voleva. In questo modo ero riuscito finalmente a far salire la mia attività di volo oltre la magica soglia delle millecinquecento ore e avevo immediatamente inviato una domanda di ammissione alla scuola per piloti collaudatori; adesso stavo aspettando a Nellis la lettera di rifiuto. Quando volavo, di solito riuscivo a fare una deviazione verso sud-ovest per dare un'occhiata al grande letto del lago a Edwards, così vicino eppure così lontano. Anche se avevo delle buone referenze, non c'era nulla nella mia formazione che mi facesse credere che sarei stato accettato. Ce n'erano probabilmente migliaia come me. Perciò, quando finalmente arrivò la faticosa lettera, che mi assegnava alla "Classe 60-C, Scuola per piloti collaudatori sperimentatori dell'USAF, con inizio il 29 agosto 1960, durata del corso 32 settimane", non avrei potuto essere più contento se mi fosse stato offerto un volo verso la Luna. Il nostro equipaggio di tre persone (Pat e Kate, che aveva un anno) traslocò di trecentocinquanta chilometri da Nellis a Edwards.



**17** Potrebbe essere interessante aprire una parentesi e parlare del Republic F-105 e di alcuni dei suoi predecessori. L'F-84 fu il primo *jet* della Republic a entrare in produzione e fu affettuosamente chiamato "Hog" (porcello), a quanto pare perché non era così snello, slanciato o veloce come alcuni dei suoi contemporanei. Una versione con ala a freccia fu prontamente soprannominata "Super-Hog", e quando apparve l'F-105, cos'altro poteva essere se non l'"Ultra-Hog"? Questo nome, però, lasciò il posto all'appellativo più breve e più descrittivo di cui gode tuttora: "Thud" (tonfo). Mai celebrato per la sua leggerezza nello spiccare il volo, l'F-84 è stato descritto come il "tricyclo più veloce del mondo" e i piloti proposero diverse modifiche per rendere i decolli un po' meno emozionanti. La mia preferita fu la modifica "a sabbiera", in cui il pilota, vedendo che la fine della pista si stava avvicinando a velocità allarmante, tirava una maniglia e rilasciava un rivolo di sabbia davanti al carrello anteriore. L'F-84, sentendo la sabbia, avrebbe pensato di essere ormai oltre il fondo pista e sarebbe decollato immediatamente! L'F-105, dopo un inizio incerto nel servizio operativo, si rivelò una macchina meravigliosa, versatile e robusta.

“Da queste porte passano i migliori piloti del mondo” è un vanto abbastanza comune e si può trovare sulla porta delle sale operative di numerose unità di volo. Nel caso della scuola per piloti collaudatori, però, ci credevo davvero. Mi restava soltanto da vedere questi piloti modello, selezionati uno per uno da tutta l’Aeronautica militare, che sarebbero stati miei amici e leali rivali per i successivi nove mesi.

Il primo era il compagno di studi Frank Borman, che ci salutò tutti alla porta come un politico agli sgoccioli di una serrata campagna elettorale. Reduce dall’aver appena tenuto un corso di termodinamica all’Accademia militare di West Point e armato di un master del CalTech, Frank era un concorrente tenace, che volava bene e aveva bruciato le tappe del curriculum accademico così in fretta che aveva il regolo calcolatore ancora fumante.

Poi c’era Greg Neubeck, che solo sull’addestratore a reazione T-33 aveva tremila ore, mentre io ne avevo in tutto soltanto la metà, eppure lui era un paio d’anni più giovane di me. Come avevo fatto a metterci così tanto per fare così poco? Nessuna laurea specialistica, duemila misere ore di volo, trent’anni e niente di speciale nel mio curriculum per compensare queste carenze?

C’era poco tempo per commiserarmi, però, perché Tom Stafford, capo della Sezione Rendimento, era deciso a farci partire con il piede giusto. Facendo da solo il lavoro di tre persone, il vecchio Borbottone<sup>18</sup> ci fece immergere subito nelle complessità della misurazione dei vari parametri di rendimento dei nuovi aerei. Lo schema generale era questo: prima, tramite lezioni in aula, imparare gli aspetti teorici di un particolare tipo di test, poi effettuare uno o più voli provando la nuova tecnica e infine analizzare i fiumi di dati acquisiti durante i voli. Quest’ultima parte, ossia riassumere migliaia di singoli dati in un resoconto comprensibile, completo di grafici e diagrammi, era un processo lungo ed estenuante. Iniziava in volo, quando i dati venivano scritti a mano su una ginocchiera, un’apposita cinepresa scattava istantanee della strumentazione o un oscillografo tracciava su carta millimetrata la registrazione di trenta o più misurazioni specifiche. Dopo ogni volo, ci venivano consegnate la pellicola sviluppata e la carta dell’oscillografo e passavamo i fine settimana e le notti curvi su una calcolatrice da tavolo o a fissare un proiettore, cercando di riassumere questa travolgente mole di dati in un rapporto conciso che avrebbe ottenuto l’approvazione di Stafford, per poter poi passare alla serie di test successivi e iniziare da capo questo processo mortificante. Ah, il fascino della vita da pilota collaudatore!

Con il passare logorante dei mesi sui banchi di scuola stavo diventando miope e irritabile, ma sapevo che invece andava tutto per il meglio all’altro

|||||

18 In originale “Mumbles”, N.d.T.

estremo della linea di volo, dove c'erano i *veri* piloti collaudatori. Loro, i pochi eletti assegnati alle operazioni di collaudo, sfrecciavano nei cieli a bordo di scintillanti F-104 Starfighter, mentre io da studente arrancavo su un T-28 spinto da un motore da lavatrice. Loro indossavano tute pressurizzate argentee; la mia tuta di volo era unta e consunta, specialmente sul sedere. Se solo fossi riuscito a resistere ancora un po', a ottenere voti soddisfacenti, a scrivere un'altra mezza dozzina di strabilianti rapporti pieni di chicche aeronautiche mai rivelate prima, allora forse anch'io sarei stato promosso e mi avrebbero mandato alla Sezione operazioni di collaudo (settore caccia, naturalmente), e forse mi avrebbero anche dato una tuta di volo pulita.

Nel frattempo, la vita non era tutta tediosa. Ci divertivamo scambiandoci storie sulle nostre imprese di volo passate e Harley Johnson, l'eccentrico della nostra classe, parlava per ore della sua carriera di pilota di gare motociclistiche. Ne eravamo tutti impressionati, tranne Jack Tyson, che possedeva una Bentley del 1918 e che si lasciava impressionare soltanto dai proprietari di Bentley del 1918. Facevamo anche feste memorabili, di solito il venerdì sera dopo una tipica settimana noiosa di studio, esami, un po' di volo e tanta riduzione di dati. Poi ci riunivamo e bevevamo e ignoravamo le nostre mogli e discutevamo del nostro futuro (dopo la promozione), lamentandoci dei pochi buoni incarichi disponibili, e a volte cantavamo anche canzoni i cui testi non sembrano degni di essere riportati ma che generalmente descrivevano le tribolazioni di noi poveri piloti incompresi dal mondo.

Cominciammo anche a sviluppare una notevole fiducia nelle nostre capacità e fummo costretti a malincuore ad ammettere che c'era qualcosa di valido nell'approccio della scuola per piloti collaudatori e che le lunghe ore stavano dando buoni frutti. Imparammo a fare con gli aeroplani cose che di solito non si ritengono necessarie o addirittura possibili. Per esempio, imparammo a controllare la velocità relativa con uno scostamento di meno di un nodo<sup>19</sup>; imparammo a osservare, ricordare e registrare ogni minimo movimento di un aereo che sgroppava, s'impennava o andava in rotazione; imparammo a organizzare i nostri compiti in modo da non sprecare neanche un minuto del prezioso tempo di volo durante i collaudi. Ci imponemmo degli standard elevati, li rispettammo e ne fummo orgogliosi. Vivevamo in un mondo trasandato, ma noi eravamo precisi, estremamente precisi. La cosa che ci faceva più paura era non poter poi usare questa precisione, essere mandati da qualche parte per incarichi di serie B, essere chiamati a volare in cerchi infiniti nel cielo mentre un ingegnere nel retro

|||||

**19** Il nodo è un'unità usata per indicare la velocità di un aeromobile; equivale a un miglio nautico (1,852 chilometri) l'ora.

dell'aereo armeggiava con i quadranti di qualche nuovo aggeggio elettronico. Per ogni lavoro da pilota collaudatore vero e proprio nell'Aeronautica militare ce ne sono dieci che si ammantano di questo nome. La maggior parte della nostra classe avrebbe occupato questi posti da quasi-pilota collaudatore, e lo sapevamo; e aspettavamo e ci preoccupavamo, perché il sistema di gestione del personale dell'Aeronautica militare non è famoso per la sua sensibilità o perspicacia. Finalmente arrivò la notizia. Jim Irwin, che una decina d'anni dopo avrebbe camminato e viaggiato con un'auto sulla Luna come parte dell'equipaggio dell'Apollo 15, fu uno dei delusi. Lo fu anche Harley Johnson insieme alla maggior parte della classe. Borman e Neubeck sarebbero rimasti come istruttori nella scuola, e questo era un onore; ma l'unico posto disponibile nella Sezione operazioni caccia andò – per quale magia non lo saprò mai – a Mike Collins.

Da quel momento in poi fu tutto in discesa. Non ricordo chi fu a fare il discorso alla cerimonia di consegna dei diplomi, né cosa disse; è un fatto triste al quale ho pensato ogni volta che mi sono trovato io, accaldato in una toga presa in prestito su una pedana traballante, in procinto di pronunciare un solenne discorso a una cerimonia analoga. In verità, l'unico discorso di diploma che mi impressionò fu quello di Roscoe Turner, che nel 1953 venne alla cerimonia del corso primario della scuola piloti a Columbus, in Mississippi. Roscoe era il pilota da competizione più pittoresco dell'età dell'oro dell'aviazione, tra le due guerre mondiali, e ci fece restare a occhi spalancati descrivendo senza mezzi termini quel selvaggio mondo dell'aviazione che tutti sapevamo essere finito per sempre.

Roscoe aveva volato con i baffi incerati e insieme a un leone addomesticato di nome Gilmore; noi volavamo con un manuale, un regolo calcolatore e un computer. Per arrivare sulla Luna avremmo avuto bisogno di un computer gigantesco, o meglio, di un intero seminterrato pieno di computer. Ma nella primavera del 1961 a Edwards mi trovavo a metà strada tra Gilmore e la Luna, nel regno degli Starfighter, dei Super Sabre e dei Delta Dart, macchine sofisticate che colmano il divario tra il pittoresco passato che sapevo di essermi perso e il complesso futuro che non sapevo stesse arrivando. Mi sentivo appagato. Stavo andando alla Sezione operazioni caccia. Andai persino a comprare una Ford Model A<sup>20</sup>.

|||||

**20** La Ford Model A era un'automobile degli anni 20-30 del secolo scorso che rimase a lungo popolarissima negli Stati Uniti nel dopoguerra perché era facilissima da modificare, riparare e personalizzare. Era una delle auto preferite per le modifiche da "hot rod", le macchine sportive truccate in stile *American Graffiti*, N.d.T.

Grazie per aver letto l'anteprima  
del nostro libro

Potete acquistarlo su  
[cartabianca.com/catalogo](http://cartabianca.com/catalogo)

La piccola editoria offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro  
opere e ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili.

Grazie per il vostro rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.



cartabianca