

L'idea che lo straordinario racconto, conosciuto come il Frammento Joyce - Armstrong, sia un elaborato scherzo di pessimo gusto, architettato da qualcuno afflitto da un sinistro e perverso senso dell'umorismo, è stata abbandonata da tutti quelli che hanno esaminato i fatti. Il più macabro e fantasioso dei cospiratori avrebbe esitato prima di associare le sue morbose fantasie agli incontrastati e tragici fatti che confermano la testimonianza. Sebbene le dichiarazioni contenute nel Frammento siano sorprendenti e anche mostruose, nondimeno, superando l'opinione generale sulla loro veridicità, dobbiamo adattarci alla nuova situazione. Un sottile e incerto margine di sicurezza separa il nostro mondo dai più singolari e inattesi pericoli. Tenterò in questo racconto, che riproduce in forma necessariamente alquanto frammentaria il documento originale, di presentare al lettore tutti i fatti più recenti premettendo che, benché qualcuno diffidi del racconto di Joyce - Armstrong, non può esserci alcun dubbio sui fatti che si riferiscono al tenente Myrtle, della Marina Reale e al signor Hay Connor che, senza dubbio, andarono incontro alla loro fine nella maniera qui descritta.

Il Frammento Joyce - Armstrong fu trovato su un terreno conosciuto col nome di Lower Haycock, un chilometro e mezzo a ovest del villaggio di Withyham, al confine tra le regioni del Kent e del Sussex. Fu il quindici dello scorso mese di settembre che James Flynn, un bracciante agricolo che lavorava per Matthew Dodd, il fattore di Chauntry Farm a Withyham, trovò una pipa di radica abbandonata vicino al sentiero che costeggia la siepe a Lower Haycock. Pochi passi più in là raccolse un binocolo rotto. Infine, tra le ortiche del fossato, scorse un volume piatto, rivestito di tela, che risultò essere un taccuino con i fogli staccabili, alcuni dei quali svolazzavano lungo il bordo inferiore della siepe. Questi furono raccolti, ma altri, compreso il primo, non furono mai recuperati, lasciando un deplorabile vuoto in questa importantissima testimonianza. Il bracciante consegnò il taccuino al suo padrone, il quale, a sua volta, lo mostrò al dottor J.H. Atherton di Hartfield. Quest'ultimo si rese subito conto che era necessario un esame da parte di gente esperta, e così il manoscritto fu inviato a Londra, all'Aero Club, dove tuttora si trova.

Le prime due pagine del manoscritto risultano mancanti, insieme con un'altra che è stata strappata alla fine del racconto: tuttavia la consistenza generale della storia non ne viene influenzata. Si suppone che il vuoto riguardi la documentazione delle doti del signor Joyce - Armstrong come aviatore, ma queste notizie si possono ottenere anche da altre fonti, che i piloti inglesi giudicano tuttora attendibili. Per molti anni Joyce - Armstrong è stato considerato uno tra i più audaci piloti, e anche uno tra i più

culturalmente preparati, una combinazione che lo ha messo in grado sia di inventare sia di sperimentare diversi nuovi meccanismi, compreso il comune aggancio giroscopico che oggi va sotto il suo nome. La parte principale del manoscritto è elegantemente compilata in inchiostro, ma le ultime poche righe sono a matita e talmente sciupate che si leggono con difficoltà... esattamente, in effetti, come ci si potrebbe aspettare se fossero state scarabocchiate frettolosamente sul sedile di un aeroplano in volo. Si può aggiungere che sia sull'ultimo foglio, sia sulla parte esterna della copertina si notano numerose chiazze che, analizzate dagli esperti del ministero degli Interni, sono risultate essere prodotte da sangue umano. Il fatto che nel sangue analizzato sia stato reperito qualcosa di molto simile ai protozoi che provocano la malaria e che fosse noto come Joyce - Armstrong andasse soggetto a febbri intermittenti, è un esempio straordinario dei nuovi strumenti che la scienza moderna ha posto nelle mani dei nostri investigatori.

Ed ora qualche parola sulla personalità dell'autore di questo documento, destinato a fare epoca. Secondo le affermazioni dei pochi amici che lo conoscevano realmente, Joyce - Armstrong era un poeta e un sognatore, oltre che un meccanico e un inventore. Era anche dotato di una considerevole ricchezza, parte della quale spesa per assecondare la sua passione verso l'aeronautica. Possedeva quattro aeroplani, custoditi negli hangar di sua proprietà nei pressi di Devizes, e si diceva che nel corso dell'ultimo anno avesse compiuto non meno di centosettanta voli. Timido e scontroso, evitava la compagnia dei suoi simili. Il capitano Dangerfield, che lo conosceva meglio di chiunque altro, afferma che a volte la sua eccentricità rischiava di trasformarsi in qualcosa di molto più serio. L'abitudine di portarsi il fucile da caccia sull'aeroplano ne era un esempio.

E il morboso effetto che la caduta del tenente Myrtle ebbe sulla sua mente ne fu decisamente un altro. Myrtle, durante un tentativo per battere il primato di altezza, precipitò da una quota di circa novemila metri. Orribile a dirsi, il tronco e le membra apparivano intatti, mentre della testa non vi era traccia. Ad ogni riunione di aviatori, Joyce - Armstrong, come riferito da Dangerfield, chiedeva con un enigmatico sorriso: "E dov'è finita, prego, la testa di Myrtle"?

In un'altra occasione, dopo una cena alla mensa della Scuola di Volo di Salisbury Plain diede la stura a una discussione per cercare di stabilire quale fosse l'unico costante pericolo che gli aviatori dovevano affrontare. Dopo aver ascoltato i più disparati pareri su vuoti d'aria, difetti di costruzione e manovre spericolate, finì con lo stringersi nelle spalle, rifiutando di esprimere il proprio punto di vista, anche se lasciò l'impressione che non avesse nulla in comune con quanto detto dai compagni.

Vale la pena sottolineare il fatto che, dopo la sua sparizione, ci si rese conto che aveva provveduto a sistemare tutti i suoi affari con tale precisione da suggerire l'idea che avesse avuto un forte presentimento della sciagura. Dopo queste indispensabili spiegazioni continuerò il racconto come mi si è presentato, cominciando dalla terza

pagina del taccuino macchiato di sangue:

Tuttavia, durante una cena a Rheims con Coselli e Gustav Raymond, scoprii che nessuno dei due era consapevole dei notevoli pericoli esistenti negli strati più alti dell'atmosfera. Per la verità non avevo compiutamente potuto dire a che cosa mi riferissi, ma mi ci ero avvicinato tanto che se loro avessero avuto qualche idea in proposito non avrebbero potuto esimersi da esprimerla. Ma in fondo si tratta di due individui vuoti e vanagloriosi, senz'altra preoccupazione che di vedere i loro stupidi nomi pubblicati dai giornali. È interessante osservare che nessuno dei due è mai salito al di sopra dei seimila metri di quota. Naturalmente l'uomo è arrivato più in alto di loro due, con palloni ascensionali o scalando montagne. Deve essere bello, una volta superato il punto dove l'aereo entra nella zona di pericolo... sempre che i miei presentimenti siano esatti.

Sono più di vent'anni che voliamo con gli aerei e ci si potrebbe ben chiedere: "Perché questo pericolo dovrebbe rivelarsi solo ora"? La risposta è scontata. Ai vecchi tempi, quando un motore Gnome o Green, con una potenza di 100 cavalli, era considerato sufficiente per ogni necessità, i voli erano molto limitati. Una potenza di trecento cavalli, che è ora la norma anziché l'eccezione, ha favorito e reso più accessibili i voli alle quote più alte. Alcuni di noi ricordano bene come, durante la nostra giovinezza, Garros raggiunse fama mondiale salendo a una quota di 5700 metri, che è da considerare un risultato più che notevole nel superare le Alpi. Oggi siamo arrivati a risultati ben più considerevoli: venti voli ad alta quota ogni anno contro l'uno degli anni passati. E parecchi di questi tentativi sono stati compiuti senza inconvenienti. La quota di novemila metri è stata raggiunta gradualmente senz'altri disagi che non fossero il freddo e le difficoltà respiratorie. Questo che cosa dimostra? Che un visitatore potrebbe scendere su questo pianeta migliaia di volte e non imbattersi mai in una tigre. Eppure le tigri esistono, e se una volta a lui capitasse di scendere nella giungla potrebbe venir divorato. Ci sono giungle negli strati superiori dell'atmosfera e cose peggiori delle tigri le abitano. Spero che in futuro la mappa di queste giungle sarà accuratamente tracciata. Posso però fin d'ora nominarne un paio. Una si trova nella zona che sta sopra a Pau - Biarritz, in Francia. Un'altra è proprio qui, sopra la mia testa, mentre sto scrivendo nella mia casa nel Wiltshire. Credo che ce ne sia una terza sopra la zona tra Bad Hamburg e Wiesbaden.

È stata la scomparsa degli aviatori che mi ha indotto a pensarci per la prima volta. Naturalmente, l'opinione comune era che fossero precipitati in mare, ma io non ne ero del tutto convinto. Il primo fu Verrier, in Francia; il suo apparecchio fu ritrovato vicino a Bayonne, ma del suo corpo non fu trovata traccia. Ci fu anche il caso di Baxter: svanì, e in un bosco del Lecestershire furono rinvenuti il motore dell'aereo e pochi residui di limatura di ferro. In quell'occasione, il dottor Middleton di Amesbury, che seguiva il volo con un cannocchiale, afferma che, proprio un momento prima che le nuvole gli coprissero la visuale, vide l'apparecchio, che si trovava a un'altezza considerevole, sollevarsi all'improvviso perpendicolarmente verso l'alto, con una serie

di sussulti e in un modo che lui non avrebbe ritenuto possibile. Quella fu l'ultima volta che Baxter fu visto. Sui giornali se ne parlò a lungo, ma senza alcun risultato. Si verificarono parecchi altri casi del genere, e poi vi fu la morte di Hay Connor. Quale clamore suscitò quel mistero irrisolto, quanti articoli sui giornali popolari da mezzo penny, e quanto poco fu invece fatto per scoprire che cosa c'era sotto! Scese da un'altezza sconosciuta con un agghiacciante vol plané. Non uscì dall'apparecchio e morì seduto al posto di pilotaggio. Sciocchezze! Il cuore di Hay Connor era sano quanto il mio. Qual era l'opinione di Venables? Venables era l'unica persona che gli fu vicina quando morì. Riferì che tremava e sembrava terrorizzato. "Morto di paura" fu il suo parere, senza riuscire nemmeno a immaginare da che cosa fosse stato spaventato. Venables gli udì sussurrare una sola parola che suonava pressapoco come "mostruoso". Fu fatta un'inchiesta, ma nessuno riuscì a capirci niente. Io però qualche conclusione potevo trarla. Mostri! Fu l'ultima parola pronunciata dal povero Harry Hay Connor. E morì di paura, proprio come Venables pensava.

E in seguito ci fu la testa di Myrtle. Credete davvero... qualcuno ne è convinto... che la testa di un uomo possa staccarsi completamente solo per la violenza dell'urto? Bene, tutto è possibile, ma io per primo, nel caso di Myrtle, non l'ho mai creduto. E il grasso sui vestiti. "Tutto unto di grasso" notò qualcuno durante l'inchiesta. Strano che nessuno ci abbia più pensato! Già, ma poi io ci ho riflettuto per un bel po' di tempo. Avevo compiuto tre voli... quanto mi prendeva in giro Dangerfield, per il mio fucile da caccia! ... ma non ero mai salito abbastanza in alto. Adesso, con questo nuovo, leggero apparecchio di Paul Veroner e il suo centosettantacinque Robur, potrei toccare i novemila metri domani. Tenterò il primato. Probabilmente tenterò anche qualcos'altro. Naturalmente sarà pericoloso. Ma se non si vogliono correre rischi, meglio non volare del tutto e mettersi decisamente in pantofole. Io però domani andrò a vedere la giungla aerea e se non c'è nulla, lo saprò. Se tornerò, mi sarò fatto una certa fama. In caso contrario, questo taccuino potrà spiegare che cosa sto cercando di fare e come ho perso la vita per questo. Però, niente vuote chiacchiere su digrazie e misteri, prego.

Ho preferito il mio monoplano Paul Veroner per l'impresa. Non c'è apparecchio più adatto di un monoplano per fare un vero lavoro. Beaumont me lo ha scovato in pochissimo tempo. Tanto per cominciare non teme l'umidità, e sembra che per un po' avremo tempo nuvoloso. È un bel modello e risponde ai comandi come un puledro ben addestrato. Ha un motore rotativo Robur a dieci cilindri che dà una velocità di quasi 300 chilometri l'ora. È dotato di tutti i più moderni perfezionamenti, inclusi fusoliera chiusa, carrello per l'atterraggio, freni, stabilizzatori giroscopici, tre velocità, azionate da un cambiamento dell'angolo dei piani sul principio delle serrande a veneziane. Ho portato con me il fucile da caccia e una dozzina di cartucce caricate a pallini. Avreste dovuto vedere la faccia di Perkins, il mio vecchio meccanico, quando gli ordinai di metterle a bordo. Era vestito come un esploratore polare, con due maglioni sotto la tuta, calze pesanti e stivali imbottiti, casco con paraorecchie e i miei occhiali a visiera. Fuori dai capannoni si soffocava, ma io ero in partenza per le vette dell'Himalaya e il mio abbigliamento ne doveva tener conto. Perkins sapeva che c'era

sotto qualcosa e mi supplicò di portarlo con me. Forse avrei potuto, se avessi usato il biplano, ma un monoplano è faccenda per un uomo solo... se si vuole cavarne il massimo di spinta ascensionale. Naturalmente avevo anche una bombola d'ossigeno; chi si avventura a simili altezze senza averne una con sé rischia sia il congelamento sia l'asfissia... o tutt'e due.

Avevo controllato le ali, la barra del timone, e la leva del timone di profondità, prima di salire a bordo. Per quel che potevo vedere, era tutto in ordine. Poi accesi il motore e constatai che funzionava alla perfezione. L'aereo partì e si sollevò quasi subito, a velocità minima. Sorvolai una o due volte i miei terreni per farlo scaldare e poi, con un cenno di saluto a Perkins, e agli altri, ripresi il volo in orizzontale predisponendomi all'ascesa. Volai come una rondine nel vento per una quindicina di chilometri, finché puntai il muso verso l'alto e cominciai una salita a spirale verso il banco di nubi sopra di me. È molto importante salire lentamente per adattarsi via via alla differenza di pressione.

Per essere un settembre inglese, la giornata era calda e afosa, e c'era quell'atmosfera calma e pesante che precede la pioggia. Ogni tanto arrivavano improvvise folate di vento da sud - ovest e così una raffica inaspettata mi colse di sorpresa facendomi fare, per un istante, un mezzo giro. Mi ricordo di quando le raffiche di vento, i vortici e i vuoti d'aria siano considerati pericolosi, prima che imparassimo a produrre motori di potenza superiore. Non avevo ancora raggiunto il banco di nubi ed ero a mille metri, quando la pioggia cominciò a cadere. Parola mia, un vero diluvio! Tamburellava sulle ali, mi sferzava la faccia, appannandomi gli occhiali e rendendo precaria la visibilità. Diminui la velocità, poiché viaggiare in quelle condizioni era piuttosto difficile. Come salii di quota arrivò la grandine e fui costretto a virare di coda. Uno dei cilindri era fuori uso... una candela sporca, suppongo, ma salivo lo stesso, filando col motore al massimo. Dopo un po', qualunque ne fosse stata la causa, il guaio fu superato e il motore riprese a ronzare con i dieci cilindri all'unisono. Ecco qual è il vantaggio dei moderni silenziatori. Finalmente si può controllare il funzionamento dei motori ad orecchio. Come stridono e cigolano e singhiozzano quando c'è qualche guaio! Ai vecchi tempi, tutte quelle grida di aiuto non servivano a nulla, poiché ogni rumore veniva inghiottito dal mostruoso fracasso dell'apparecchio. Se solo i pionieri dell'aviazione potessero ritornare ad ammirare la bellezza e la perfezione dei meccanismi che sono stati costruiti a costo delle loro vite!

Alle nove e mezzo circa mi stavo avvicinando alle nuvole. Sotto di me, oscurata e offuscata dalla pioggia, si stendeva la piana di Salisbury. Una mezza dozzina di velivoli a noleggio volavano a 300 metri d'altezza e mi apparivano come rondinelle sullo sfondo verde del panorama. Oserei dire che erano lì in ammirazione di quello che stavo facendo lassù tra le nuvole. Di colpo fui risucchiato da una grigia cortina di vapori, e umidi viluppi mi turbinarono intorno alla faccia. Era qualcosa di freddo, appiccicoso e deprimente. Avevo però superato la grandinata e questo era un vantaggio. La nube era fitta e scura come la nebbia londinese. Ansioso di ritrovarmi

nel cielo limpido, puntai verso l'alto, finché non suonò il segnale d'allarme e mi resi conto che cominciavo a perdere quota. Le ali fradice e inzuppate mi avevano appesantito più di quanto pensassi, ma subito mi trovai in una zona più luminosa e ben presto il primo strato di nubi cominciò a schiarsi. A una grande altezza sopra di me ce n'era un secondo, lanoso e opalescente... un bianco, ininterrotto soffito in alto, e un buio, ininterrotto pavimento in basso e, tra questi, il monoplano che saliva, arrancando in ampie spirali. Si avverte come una solitudine mortale tra questi immensi spazi nuvolosi. A un certo punto fui superato da un grosso stormo di piccoli uccelli acquatici che volavano veloci verso ovest. Udire lo sbattere rapido delle ali e la musicalità delle loro strida mi confortò. Immagino fossero alzavole, ma sono un pessimo zoologo. Ora che anche noi siamo diventati come uccelli, dobbiamo imparare a riconoscere i nostri confratelli a prima vista.

Laggiù, sotto di me, il vento turbinante smuoveva quella vasta distesa di nuvole. A un tratto si formò un gran vortice, un gorgo di vapore, e come attraverso un imbuto riuscii a intravedere la terra lontana. Un grande biplano bianco passò a una considerevole distanza sotto di me. Immagino che fosse l'aereo postale del mattino in servizio tra Bristol e Londra. Poi il turbine, vorticando, si richiuse e l'immensa solitudine continuò.

Poco dopo le dieci raggiunsi il margine inferiore dello strato più alto di nubi, formato da vapori diafani che si spostavano rapidamente da ovest. Il vento aveva continuato ad aumentare d'intensità (45 chilometri l'ora, secondo i miei calcoli) ed ora soffiava una brezza tagliente. Faceva già piuttosto freddo, anche se l'altimetro segnava soltanto tremila metri. Il motore funzionava alla perfezione e con un ronzio ininterrotto l'aereo continuava a salire. Il banco di nubi si rivelò più denso di quanto mi attendessi, ma alla fine si diradò davanti a me in una nebbia dorata e un istante dopo ne balzai fuori. Ed ecco un cielo terso e un sole brillante... blu e oro in alto, scintillio argenteo in basso, un'immensa distesa abbagliante a perdita d'occhio. Alle dieci e un quarto l'ago dell'altimetro barometrico segnava quota quattromila. L'udito teso al sordo ronzio del motore, salivo e salivo, senza mai perdere di vista l'orologio, il contagiri, il livello del carburante e la pompa dell'olio. Non c'è da meravigliarsi se gli aviatori vengono notoriamente giudicati come appartenenti a una razza di gente impavida. Con tutte le cose cui bisogna badare, non resta tempo per preoccuparsi di problemi personali. Mi accorsi a questo punto che, superata una determinata altezza dal suolo, la bussola diventava inattendibile. A 4500 metri, mentre puntavo verso sud, l'ago della mia bussola indicava est, mentre il sole e il vento confermavano i miei rilevamenti.

Avevo sperato di trovare a queste altezze un silenzio eterno, ma a ogni 300 metri di ascese il soffio del vento aumentava d'intensità. L'apparecchio gemeva e tremava in ogni giuntura, in ogni bullone, come in una sfida. Quando gli feci compiere una stretta virata, schizzò via come un foglio di carta, planando nel vento a una tale velocità quale forse mai nessun essere umano aveva raggiunto. A ogni modo fui costretto ancora a cambiare direzione e a virare nel vento, poiché non inseguivo soltanto un primato di

altezza. Secondo i miei calcoli, la giungla aerea che stavo cercando si trovava in una zona posta all'incirca sopra il Wiltshire, e la mia ricerca avrebbe potuto riuscire inutile se avessi trascurato gli strati più esterni e lontani.

Quando, intorno a mezzogiorno, arrivai a seimila metri di altezza, il vento soffiava tanto violento che scrutai con un certo timore i tiranti delle ali, aspettandomi di vederli cadere o spezzarsi da un momento all'altro. Per ogni evenienza avevo fatto sistemare dietro di me il paracadute, perché fosse pronto per l'uso, fissandone il gancio all'anello della cintura di sicurezza. Era quello il momento di verificare se il lavoretto frettoloso di un meccanico sarebbe costato la vita all'aeronauta. Ma la cintura di sicurezza tenne, e bene. Tutti i cavi e i montanti tremavano e vibravano come tante corde di un'arpa ed era magnifico osservare come, nonostante i tanti colpi e scrolloni, l'aereo dominasse sempre gli elementi naturali e restasse il signore dei cieli. C'è sicuramente nell'uomo un soffio divino che lo fa emergere superbamente dai limiti che la Creazione gli ha imposto, superando anche con un certo eroismo i vincoli autoimposti con la fede, come dimostra la conquista dei cieli. E si parla di degenerazione dell'uomo! Quando mai, negli annali della nostra razza, è stata scritta una simile storia?

A questo pensavo mentre salivo lungo quel mostruoso piano inclinato, col vento che a volte mi sferzava la faccia e a volte mi soffiava dietro le orecchie, mentre la distesa di nuvole in basso svaniva a una tale distanza che gli anfratti e le collinette argentate si erano amalgamati in un'unica pianura scintillante. Improvvisamente mi capitò un'orribile esperienza, che per me era senza precedenti. Sapevo già che cosa significa trovarsi in quello che i nostri vicini francesi chiamano tourbillon, ma non me ne era mai capitato uno di quella portata. Quel travolgente, gigantesco fiume di vento cui vi avevo già accennato, formava dei vortici paurosi quanto il vento stesso. Senza alcun preavviso fui risucchiato all'interno di uno di questi. Girai vorticosamente per un minuto o due, a una tale velocità che quasi perdetti i sensi, poi precipitai di colpo, l'ala sinistra in avanti, nel vuoto al centro dell'imbuto. Caddi come un sasso per quasi 300 metri. La cintura di sicurezza mi tenne ancorato al sedile, facendomi mancare il fiato per l'urto, e penzolai mezzo svenuto sulla fiancata della fusoliera. Ma ho sempre avuto la capacità di fare un ultimo sforzo, anche nelle situazioni più compromesse. È uno dei miei pregi come aviatore. Mi rendevo conto che la discesa si stava facendo più lenta. Il mulinello somigliava più a un cono che a un imbuto, e io ne ero arrivato al vertice. Con uno strappo tremendo, gettando tutto il peso del corpo da un lato, riequilibrai le ali ed emersi col muso fuori dal vento. In un attimo mi ero allontanato dai vortici e planavo giù per il cielo. Così, scosso ma vittorioso, puntai nuovamente l'aereo verso l'alto e ancora una volta ricominciai con calma ad arrampicarmi su per la spirale. Girai al largo, per evitare il pericolo della zona del vortice, e la superai subito, senza più correre rischi. Poco dopo l'una ero a settemila metri sul livello del mare. Con mia grande gioia, avevo lasciato sotto di me la burrasca e, man mano che salivo, l'aria era più quieta. Faceva molto freddo ed ero conscio di quella particolare sensazione di nausea che si accompagna alla rarefazione dell'aria. Per la prima volta svitai il boccaglio della bombola d'ossigeno e respirai profondamente. Me lo sentii scorrere

nelle vene come un tonico e ne fui inebriato al punto di ubriacarmene. Gridavo e cantavo, mentre mi libravo verso l'alto in quel freddo mondo esterno.

Era chiarissimo per me che la perdita di conoscenza che aveva colpito Glaisher e, sia pure in misura minore, Coxwell, quando nel 1862 erano saliti in mongolfiera a una altezza di 10 mila metri, era stata causata dall'eccessiva velocità con cui avevano compiuto l'ascensione. Risalendo lentamente il dislivello e abituandosi gradatamente alla diminuzione di pressione, si possono evitare questi pericolosi disturbi. Alla medesima grande altezza constatai che, anche senza ossigeno, potevo respirare senza soffrire troppo. C'era un freddo tagliente e, d'altra parte, il termometro segnava diciotto gradi sotto lo zero. All'una e mezza ero arrivato a quasi 10 mila metri dalla superficie terrestre e salivo ancora lentamente. Constatai a quel punto che la struttura delle ali evidentemente non sopportava molto bene la rarefazione dell'aria, e che dovevo diminuire di conseguenza l'angolo di ascensione. Era altrettanto evidente che, nonostante lo scarso peso del mio apparecchio e la notevole potenza del motore, sarebbe arrivato il momento in cui avrei avuto bisogno di qualche sostegno in più. A peggiorare le cose, una delle candele smise di funzionare e il motore cominciò a perdere colpi. Temetti di essere sull'orlo del fallimento.

Fu pressapoco allora che feci la più straordinaria delle esperienze. Qualcosa mi passò accanto sibilando in una scia di fumo, per esplodere con grande fragore emettendo una nuvola di vapore. Per un attimo non riuscii a rendermi conto di che cosa fosse accaduto. Poi ricordai che la Terra è da sempre bombardata da meteoriti e che sarebbe inabitabile se la maggior parte di questi proiettili cosmici non si trasformasse in vapore negli strati esterni della nostra atmosfera. Sempre nuovi pericoli incombono sull'uomo alle grandi altezze: infatti, quando fui prossimo ai 13 mila metri, fui sfiorato da altri due di questi oggetti. Non dubitavo affatto che, avvicinandomi ai margini dell'involucro terrestre, avrei corso dei rischi molto seri.

L'ago dell'altimetro indicava 14 mila metri, quando mi accorsi che non potevo proseguire. Per quanto mi riguardava, sopportavo lo sforzo meglio di quanto avessi immaginato, mentre l'apparecchio sembrava giunto al limite delle sue possibilità. L'aria rarefatta non forniva sostegno sufficiente per le ali e la minima inclinazione si dilatava fino alla scivolata d'ala, mentre la risposta ai comandi avveniva lentamente. Può darsi che il motore facesse del suo meglio e che nelle sue possibilità ci fossero altre centinaia di metri di quota, ma al momento continuava a perdere colpi e sembrava che, dei dieci cilindri, due fossero fuori uso. Se durante questo viaggio non avessi raggiunto la zona che cercavo, difficilmente avrei potuto individuarla in seguito. Ma non era possibile che l'avessi già raggiunta? Volando in cerchio come un falco al di sopra dei 13 mila metri di quota, lasciai che il monoplano andasse per proprio conto, mentre io cominciavo a esplorare attentamente i dintorni con il binocolo. Il cielo era limpidissimo e non c'era alcuna traccia dei pericoli che avevo immaginato.

Ho detto che stavo volando in cerchio. Ebbi subito la sensazione che avrei fatto meglio

ad aumentare il raggio d'azione e coprire un nuovo spazio aereo. Un cacciatore che entrasse nella giungla, dovrebbe aprirsi la strada per poter raggiungere la sua meta. Io ero arrivato alla conclusione che la giungla dell'aria che avevo immaginato dovesse trovarsi da qualche parte sopra il Wiltshire, verso sud - ovest rispetto a dove mi trovavo. Rilevai la posizione osservando il sole, dal momento che la bussola era fuori uso e la Terra era coperta da una lontana distesa argentea di nuvole. In ogni caso cercai di orientarmi come meglio mi era possibile e puntai dritto verso il bersaglio. Calcolai che la scorta di carburante sarebbe durata poco più di un ora, ma potevo permettermi di usarlo fino all'ultima goccia, dal momento che avrei potuto comunque tornare a terra con un semplice, splendido vol - plané.

Improvvisamente mi accorsi che c'era qualcosa di nuovo. L'aria, non più limpida e cristallina, era percorsa da lunghi ciuffi sfilacciati di qualcosa di simile al fumo di una buona sigaretta. Ciondolavano in spirali e matasse, girando e attorcigliandosi lentamente nella luce del sole. Mentre con il monoplano ci passavo in mezzo, sentii un vago sapore di olio sulle labbra e sulle parti in legno dell'apparecchio apparve come una schiuma oleosa. Nell'aria sembrava fluttuare una quantità di minuscole particelle organiche, ma senza traccia di vita. Erano rudimentali e si propagavano nello spazio per poi sfrangiarsi nel vuoto. No, non erano certo forme di vita. Ma non potevano essere quel che ne restava? O non poteva trattarsi del nutrimento di un'esistenza mostruosa, proprio come il più umile dei molluschi lo è per la possente balena? Pensavo a questo quando, guardando verso l'alto, mi apparve la più fantastica visione che mai uomo avesse visto. Posso sperare di darvene un'idea come l'ho avuta io, giovedì scorso?

Immaginate una medusa che fluttua nel mare, con la forma di una campana di enormi dimensioni, ma molto più grande di una campana, grande, direi, come la cupola di Saint Paul. Era di un luminoso color rosa, venato di verde tenue, e tutta l'enorme struttura talmente sottile da apparire come un fantastico disegno sullo sfondo del cielo. Pulsava con ritmo delicato e regolare. Aveva due lunghi tentacoli verdi penzolanti che oscillavano lentamente avanti e indietro. Lasciandosi trasportare maestosamente dalla corrente, la sgargiante visione mi passò sopra la testa, procedendo leggiadra e silenziosamente dignitosa, luminosa e fragile come una bolla di sapone.

Avevo fatto fare un mezzo giro al monoplano per poter seguire con lo sguardo questa magnifica creatura, quando, in un attimo, mi trovai circondato da un'intera flottiglia di quegli esseri, però non delle stesse dimensioni della prima. Alcune erano abbastanza piccole, ma la maggioranza aveva le dimensioni di una normale mongolfiera, quasi con la stessa curvatura in cima. Vi scorsi una delicatezza di struttura e di colori che ricordava i più bei vetri veneziani. Le tinte prevalenti erano tenui ombre di rosa e di verde, però il tutto piacevolmente iridescente dove il sole luccicava attraverso le loro forme raffinate. Me ne scivolarono accanto alcune centinaia, fantasmagorica flottiglia di strane, sconosciute ragusee del cielo... creature la cui forma ed essenza erano in

tale sintonia con quelle pure altezze che è difficile concepire un parallelo con qualcosa di altrettanto delicato tra le visioni o i suoni che conosciamo sulla Terra.

Ma presto la mia attenzione fu catturata da un nuovo fenomeno: i serpenti dello spazio. Erano delle lunghe, sottili, fantastiche spire di vapore quasi corporeo, che giravano e si contorcevano e roteavano a una tale velocità che riusciva difficile seguirle con lo sguardo. Alcune di queste creature fantasma erano lunghe dai cinque ai nove metri, ma era difficile valutarne la circonferenza, poiché il loro profilo era così vago da sbiadire nell'aria che le circondava. Questi serpenti speciali erano di un colore grigio pallido, o grigio fumo, con qualche linea più scura all'interno, a dare l'impressione di un organismo definito. Uno mi guizzò davanti ed ebbi la percezione di un freddo e viscido contatto, ma erano talmente inconsistenti che mi riusciva impossibile associarli con l'idea che potessero rappresentare un qualche pericolo. E ancor meno mi riusciva per quelle splendide creature a campana che li avevano preceduti. Le loro strutture non erano più consistenti della spuma delle onde.

Ma una ancora più tremenda esperienza era in serbo per me. Da una grande altezza, scendeva fluttuando un banco di vapore violetto, di piccole dimensioni all'inizio, ma che si allargava rapidamente man mano che si avvicinava, fino a raggiungere una dimensione di parecchie decine di metri quadrati. Benché avesse l'aspetto di una sostanza gelatinosa, trasparente, i suoi contorni erano definiti con maggior precisione e la consistenza molto più solida di qualunque altra cosa mi fosse capitato d'incontrare fino a quel momento. C'erano anche maggiori indizi di organizzazione fisica, in particolare i vaghi, immensi dischi su entrambi i lati, che potevano sembrare occhi e, tra questi, una bianca sporgenza, perfettamente omogenea, curva e crudele come il becco di un avvoltoio.

Complessivamente questo mostro aveva un aspetto temibile e minaccioso mentre continuava a cambiare colore, dal malva chiaro a un cupo violetto rabbioso, talmente denso che, mentre veniva trascinato dalla corrente, gettava un'ombra tra il sole e il monoplano. In cima alla curvatura dell'immenso corpo, c'erano tre enormi sporgenze che posso descrivere solo come grandi bolle e che, dopo averle attentamente osservate, mi convinsi fossero sature di un gas leggerissimo, che serviva per sostenere nell'aria rarefatta quella massa semisolida e deforme. La creatura si spostava rapidamente, mantenendo agevolmente la velocità del monoplano. Per circa trenta chilometri costituì un'orrenda scorta, gravitandomi sopra come un rapace in attesa di piombare sulla preda. Si muoveva tanto velocemente da rendere ardua l'osservazione della tecnica usata... che consisteva nell'emettere davanti a sé un lungo getto coloso, che successivamente sembrava attirare a sé il resto del corpo contorto. Era tanto elastica e gelatinosa che non manteneva la stessa forma per più di due minuti, e poi ad ogni cambiamento diventava sempre più minacciosa e repellente.

Capivo che si stava mettendo male. Ogni getto rossastro dell'orrendo corpo me lo confermava. Quegli occhi confusi e stralunati, che non mi perdevano di vista, erano

freddi e spietati nel loro viscido odio. Mi tuffai decisamente verso il basso per sfuggirgli. Come mi accinsi a farlo, rapido come un lampo, ecco che un lungo tentacolo saettò da questa massa di grasso di balena galleggiante e si abbatté, leggero e sinuoso come una frustata, sul davanti dell'apparecchio. Si udì un forte sibilo quando, per un attimo, sfiorò il motore rovente e guizzò nuovamente nell'aria, mentre il grasso, imponente corpo si ritraeva come per un inatteso dolore. Mi lanciai in un vol - piqué, e un altro tentacolo calò sul monopiano, ma fu tranciato facilmente dall'elica, così come si potrebbe tagliare un anello di fumo. Una lunga, scivolosa e appiccicosa spirale mi arrivò alle spalle e mi si attorcigliò attorno alla vita, trascinandomi fuori dalla fusoliera. Cercai di strapparla via, con le dita affondate nella morbida superficie gommosa, e per un attimo mi liberai, ma solo per essere raggiunto da un'altra spira che mi si attorcigliò attorno agli stivali, dandomi uno strattone che mi fece ruotare sulla schiena.

Dal momento che ci cascai sopra, presi il fucile e sparai con entrambe le canne, ma per la verità fu come attaccare un elefante con la cerbottana e suppongo che nessuna arma umana potesse bloccare quella massa poderosa. Se non altro, cercai di prendere la mira come meglio potevo, e infatti una delle grosse bolle che spiccavano sul dietro della creatura esplose con fragore, colpita dai grossi pallini da caccia. Era chiarissimo che la mia congettura era giusta e che queste immense, immacolate vesciche erano dilatate da un gas leggero, poiché in un attimo l'enorme corpo nuvoloso ruotò lateralmente, contorcendosi disperatamente per ritrovare l'equilibrio, mentre il becco scattava, aprendosi e chiudendosi con furia agghiacciante. Ma io a quel punto mi ero già lanciato nella più ardita picchiata che avessi mai osato tentare; il motore sempre al massimo, l'elica che girava e la forza di gravità mi fecero precipitare come un meteorite. Lontano, dietro di me, scorsi una cupa macchia rossastra rimpicciolire velocemente e svanire nel cielo. Ero salvo, fuori dalla giungla mortale dello spazio.

Una volta lontano dai pericoli, diminuii la potenza del motore, poiché nulla è più dannoso per un aeroplano di una picchiata a pieno regime. Fu un glorioso vol - ptané da circa 12 mila metri di altezza... prima fino al livello del banco di nuvole d'argento, poi a quello della formazione temporalesca al di sotto e, finalmente, nella pioggia battente, fino alla superficie del suolo. Quando sbucaì dalle nuvole vidi sotto di me il Canale di Bristol ma, avendo ancora del carburante nel serbatoio, percorsi altri trenta chilometri verso l'interno, prima di finire in panne in un campo a circa un chilometro dal villaggio di Aschcombe. Mi feci dare tre litri di carburante da un automobilista di passaggio e alle sei e dieci di quella sera atterrai dolcemente sul prato della mia casa di Devizes, dopo un viaggio quale nessun uomo sulla Terra ha mai compiuto prima d'ora, e sia poi vissuto per raccontarlo.

Ora progetto di fare questo viaggio ancora una volta, prima di far conoscere al mondo la mia esperienza. Il motivo di questa mia decisione è che devo procurarmi qualcosa di tangibile da mostrare a titolo di prova, prima di rivelare questa storia ai miei concittadini. È vero che presto altri mi seguiranno e confermeranno quello che ho

detto, ma in ogni caso vorrei essere convincente fin dal principio. Non dovrebbe essere difficile catturare quelle deliziose bolle iridescenti. Vanno lentamente alla deriva lungo il loro percorso e il monopiano potrebbe facilmente intercettarle. E probabile che, a contatto con gli strati più pesanti dell'atmosfera, si dissolvano, tanto che potrebbe darsi che tutto ciò che mi riuscisse di portare indietro non fosse altro che un mucchietto di gelatina amorfa. D'altronde, qualcosa di concreto deve restare perché io possa provare la veridicità della mia storia. Sì, torno lassù, anche se devo correre dei rischi. Quegli orrori rossastri non sembravano essere poi tanto numerosi. Probabilmente non ne incontrerò nemmeno uno. In caso contrario, mi butterò in picchiata. Nella peggiore delle ipotesi, ci saranno sempre il fucile da caccia e la mia esperienza...

Qui una pagina del manoscritto è andata sfortunatamente perduta. Sulla pagina seguente, con una calligrafia larga e faticosa, è scritto:

Quattordicimila metri. Non rivedrò più la Terra. Sono sotto di me, tra di loro. Dio, aiutami; è un modo spaventoso di morire!

Nella sua totalità, questo è il resoconto di Joyce - Armstrong. Da allora, di lui non si è più saputo niente. Pezzi del suo monopiano sono stati raccolti nella riserva di caccia del signor Budd - Lushington, al confine del Kent con il Sussex, a pochi chilometri di distanza dal luogo dove fu scoperto il taccuino. Se è esatta la teoria dello sfortunato aviatore che questa giungla aerea, come lui la chiamava, esiste sopra il sud - ovest dell'Inghilterra, allora sembrerebbe che lui sia riuscito a fuggirne spingendo a tutta velocità il suo monopiano, ma sia stato poi catturato al secondo tentativo e divorato da quelle orribili creature, in qualche posto lassù, negli spazi esterni dell'atmosfera, sopra al luogo dove sono stati trovati i macabri resti. L'immagine di quel monopiano che scende dal cielo, con il terrore senza nome che vola altrettanto velocemente al di sotto e lo taglia fuori per sempre dal mondo, rinchiudendolo gradualmente nelle sue spire, è una di quelle su cui ogni persona dotata di buon senso preferirebbe non soffermarsi. Mi rendo conto che ci sono ancora parecchie persone che si beffano dei fatti che ho esposto, però anch'esse devono ammettere che Joyce - Armstrong è scomparso, e io vorrei richiamare la loro attenzione sulle sue stesse parole: "Questo taccuino potrà spiegare che cosa sto cercando di fare e come ho perso la vita per questo. Però, niente vuote chiacchiere su disgrazie o misteri, prego".