

Eugene Cernan e Don Davis

L'ULTIMO UOMO SULLA LUNA



Eugene Cernan e Don Davis

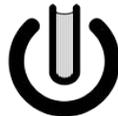
L'ultimo uomo sulla Luna

L'astronauta Gene Cernan e la corsa allo spazio degli Stati Uniti

Postfazioni di Tracy Cernan Woolie e Ashley Woolie Hunt

Traduzione di Diego Meozzi

Revisione tecnica di Paolo Attivissimo



cartabianca

THE LAST MAN ON THE MOON

Copyright © 1999 by Eugene Cernan and Don Davis

Published by arrangement with St.Martin's Press

All rights reserved

Edizione italiana

© 2018 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

Editing: Paola Arosio

Traduzione poesia "il volo": Melanie Erspamer

Impaginazione: Diego Meozzi

Copertina: Andrea Morando e Diego Meozzi

Foto di copertina: immagine NASA AS17-147-22526 dal caricatore Hasselblad 147/A - Rev12 ripresa da Harrison Schmitt l'11 dicembre 1972; ritrae il comandante dell'Apollo 17 Eugene Cernan a bordo dell'LRV (Lunar Roving Vehicle) ancora senza carico nel corso della prima attività extraveicolare (EVA) al sito di atterraggio Taurus-Littrow

Foto: Arizona State University/GFSC, Famiglia Cernan Woolie, Mark Craig, Defense Video & Imagery Distribution System, NASA

Grazie a: Adalberto Pellegrino, Bert Ulrich (NASA), Corrado Lamberti, Daniela Micura, Fabio Cubo, Luigi Pizzimenti, Mark Craig (Stopwatch Productions)

Prima edizione digitale: settembre 2018

ISBN: 978-88-8880-525-2

Se intendi condividere questo ebook con qualcuno, per favore scaricane una copia a pagamento. L'editoria digitale offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro opere, ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili, ai piccoli editori di proporre titoli che non potrebbero esistere in formato cartaceo. Grazie per il tuo rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.

A Jan e Robin

RINGRAZIAMENTI

Per molti anni avrei voluto scrivere un libro per i miei nipoti. Volevo che Ashley, Carson, Kaylee, Katelyn, Whitney e gli altri nipoti che sicuramente arriveranno potessero ascoltare direttamente da me questa storia, la storia su cosa significa realizzare un sogno. Con la speranza che un giorno potessero in questo modo conoscere meglio il loro nonno. E volevo creare qualcosa di speciale per le molte, moltissime persone che ci hanno permesso di raggiungere la Luna, dato che senza il loro impegno, la loro dedizione e la loro abnegazione, non sarei riuscito ad andare così lontano, né avrei avuto l'opportunità di condividere la mia storia. Sebbene sia impossibile nominarli tutti, sono profondamente grato a ognuno di loro.

Voglio ringraziare coloro che hanno controllato le varie parti di questo manoscritto nel corso delle numerose bozze, in special modo i miei revisori, i cui consigli sono stati inestimabili. Li tengo tutti in altissima considerazione. Inoltre, terrò sempre in modo particolare all'amicizia di Deke, Al, Roger e Ron che, quando erano ancora tra noi, ebbero un posto fondamentale nella mia vita.

Un ringraziamento speciale alla mia agente Jane Dystel e alla sua squadra, e al mio editor Charlie Spicer e la squadra della St Martin's Press, che hanno creduto in questo progetto, lo hanno concretizzato e lo hanno quindi reso migliore. E grazie a Don e Robin Davis, i miei compagni di cospirazione, senza i quali non avrei mai potuto farlo.

Soprattutto, voglio ringraziare la mia famiglia e i miei amici più cari, il cui sostegno e aiuto sono stati così importanti nel corso di questo lungo lavoro. In ogni passo di questo cammino mamma e papà sono stati con me nello spirito. Dee e Jim mi hanno offerto un rifugio sicuro e al tempo stesso mi hanno fornito indicazioni utili sui nostri anni da adulti. Barbara Cernan ha scavato a fondo nel passato per aiutarmi a ricordare e a documentare eventi di molto tempo fa. Marta Chaffee ha ricordato dolorosamente la sua storia familiare e mi ha rassicurato durante i momenti critici. Max Ary, Norma Van Bunn e la squadra

della Cosmosfera e del Centro Spaziale del Kansas hanno fornito un aiuto tempestivo e inestimabile, scoprendo documenti e filmati che erano rimasti nascosti per più di un quarto di secolo. Skip Furlong, Fred Baldwin e Tom e Carol Short mi hanno aiutato a ripercorrere la storia dei primi anni trascorsi assieme. Claire Johnson è riuscita a sopravvivere alle traversie della stesura e della pubblicazione con la sua proverbiale calma ed efficienza.

Le mie figlie Tracy, Kelly e Danielle sono state una vera miniera di incoraggiamento quando il compito appariva insormontabile e la fine del libro non era ancora in vista.

Un semplice “grazie” non sembra essere abbastanza per mia moglie Jan, che ha resistito nel corso dei difficili mesi in cui ho fatto rivivere una vita di cui lei non faceva ancora parte. Tutto ciò è stato possibile grazie al suo amore e alla sua comprensione.

E a tutti coloro che hanno contribuito a far sì che gli astronauti statunitensi raggiungessero la Luna, in qualunque posto vi troviate oggi, io vi rendo omaggio.

Eugene A. Cernan
Houston, Texas
Settembre 1998

INCENDIO SULLA RAMPA



Il comandante Virgil "Gus" Grissom, il pilota Roger Chaffee e il pilota senior Ed White poco prima di entrare nella capsula dell'Apollo 1

Venerdì 27 gennaio 1967 era un altro mite giorno invernale nella California meridionale, con temperature intorno ai 20 gradi, ma a Downey avrebbe potuto esserci anche una tempesta di neve che infieriva sulla fabbrica della North American Aviation e non ce ne saremmo accorti. All'interno della camera ipobarica in cui Tom Stafford, John Young e io eravamo legati in un contenitore di titanio non più largo di un tavolo da cucina, non c'era aria, altro che condizioni atmosferiche. La nostra preoccupazione era lo scorrere del tempo, non se ci fosse la neve o il sole. L'equipaggio di astronauti con maggiore esperienza del programma spaziale USA, con un totale di cinque missioni all'attivo tra tutti noi, stava tentando di portare una nuova, ancora non sperimentata e cocciuta navicella a un livello standard per il lancio, e non stavamo avendo molto successo.

Dall'altro lato degli Stati Uniti, a Capo Kennedy, nella luce pomeridiana della Florida, tre nostri colleghi astronauti stavano compiendo un test simile in una navicella identica, appollaiata su un

gigantesco missile Saturno 1-B. Il mondo sapeva che Gus Grissom, Ed White e Roger Chaffee erano l'equipaggio dell'*Apollo 1*, ed era previsto che il loro lancio avvenisse in meno di un mese. Ma anche loro non stavano avendo molta fortuna.

I tempi delle missioni Mercury con un solo astronauta facevano ormai parte del remoto passato e le missioni Gemini con due astronauti avevano provato che potevamo effettuare passeggiate nello spazio, compiere *rendez-vous* tra navicelle e resistere a lunghi voli spaziali. Era giunto ora il momento di iniziare le missioni Apollo: la titanica impresa che avrebbe permesso di realizzare il sogno del presidente Kennedy di fare arrivare un americano sulla Luna, e riportarlo indietro vivo, entro la fine del decennio.

Il mio istinto di pilota collaudatore mi diceva che, nonostante il programma avesse un disperato bisogno di questo volo, il velivolo semplicemente non era ancora pronto. In effetti, non potevo credere che fossimo riusciti a procedere così a lungo verso il momento del lancio con così tanti elementi ancora non funzionanti a dovere. Prima che l'*Apollo* riuscisse a volare, decine di migliaia di parti sia nel missile che nella navicella avrebbero dovuto funzionare alla perfezione e fino ad ora le cose non stavano affatto così. Ma avevamo il fiato dei dannati russi sul collo e stavamo forzando la navicella a compiere ciò che avrebbe dovuto fare, anche se per riuscirci avremmo dovuto servirci della sola forza di volontà per modificare le leggi della meccanica e della fisica. Nonostante i problemi, tutte le indicazioni erano di proseguire con l'*Apollo 1*.

In Florida, l'equipaggio principale si trovava in cima ad un missile vuoto per un test cosiddetto con le "spine staccate", il che significava che tutto sarebbe andato avanti come se si trattasse della missione vera, ad eccezione del missile Saturno che non era stato rifornito di propellente. In California, il nostro equipaggio si trovava in una navicella identica all'interno di una camera che simulava il vuoto dello spazio esterno. Ancora prima di riuscire a salire a bordo, il modulo di comando a forma conica ci aveva già dato dei chiari segnali che non sarebbe stata una buona giornata: il portello da 18 chili mi era caduto

sul piede e avrei potuto giurare che il velivolo l'avesse fatto di proposito, come parte del suo perfido piano per impedire per sempre a me, Gene Cernan, di volare ancora nello spazio.

Entrai strisciando attraverso lo stretto portello, scivolai nel posto centrale e quindi mi spostai nel posto a me destinato, sul lato destro del compartimento dell'equipaggio. Sebbene fosse spaziosa se paragonata alle piccole navicelle Mercury e Gemini, nell'Apollo non c'era poi molto spazio a disposizione e feci scendere con attenzione i piedi verso il basso, passando in mezzo a grovigli di cavi esposti. Un tecnico mi aiutò a sistemare i tubi sulla mia tuta spaziale, quindi la radio del mio casco si attivò con una raffica di interferenze. Nell'attesa che anche gli altri componenti dell'equipaggio si arrampicassero all'interno, fissai una *checklist* sul velcro che tappezzava l'interno della navicella Apollo. Avevamo scoperto che questo sistema di fissaggio era il migliore per impedire che gli oggetti ci galleggiassero intorno a gravità zero.

Tom Stafford, il comandante della missione, si fece strada attraverso il portello e si sistemò rapidamente nel suo sedile sul lato sinistro. Infine John Young, il pilota del modulo di comando, si sistemò nel posto vacante nel mezzo e, con l'aiuto dei ragazzi all'esterno, richiuse il portello al di sopra della sua testa, avvitando le numerose ganasce che permettevano di bloccarlo. L'intero affare era pesante e scomodo, una vera rottura di palle e nel mio caso anche una rottura di piede.

Una volta a bordo, la cabina fu pressurizzata con ossigeno al 100%, così come in tutte le missioni statunitensi che avevano volato sino ad allora. L'aria fu quindi estratta dalla camera ipobarica, per simulare l'ambiente spaziale, sebbene in realtà ci trovassimo al livello del mare, a pochi chilometri dall'Oceano Pacifico. Raggiunto il livello di pressione desiderato, controllavamo le connessioni delle tute spaziali, i cui tubi a serpentina ci fornivano i sistemi di supporto vitale, e si verificava la capacità della navicella di sopportare il vuoto dello "spazio" che ora ci circondava. La pressione dell'ossigeno all'interno del modulo di comando era più alta del vuoto all'esterno e spingeva contro il portello la cui apertura era verso l'interno, sigillandolo in modo così sicuro che nemmeno un branco di elefanti sarebbe riuscito ad aprirlo. Nessuno

voleva che il portello si aprisse accidentalmente durante un viaggio verso la Luna.

Quel venerdì, Tom, John e io non vedevamo l'ora di finire il lavoro, così avremmo potuto toglierci le ingombranti tute spaziali, saltare a bordo di un paio di aereogetti T-38 della NASA che avevamo parcheggiato all'aeroporto internazionale di Los Angeles diversi giorni prima, e volare a casa a Houston. Ma prima avremmo dovuto completare quei test, anche nel caso fossero proseguiti fino al weekend. Perciò rimanemmo sdraiati su quelle poltroncine simili a trampolini e continuammo a tenere sotto controllo le viscere elettroniche dell'Apollo.

Il nostro lavoro continuò con diverse pause. Una perdita da un tubo fece cadere sul pavimento della navicella del velenoso refrigerante glicolico e corto circuiti elettrici interruppero le comunicazioni con la cabina di controllo, posta all'esterno della camera ipobarica. Dopo un paio d'ore molto irritanti, Tom brontolò: «Andare sulla Luna? Questo figlio di puttana non riuscirà nemmeno ad entrare in orbita attorno alla Terra». Se non risolti, questi intoppi tecnici avrebbero potuto sovrapporsi e crearci degli enormi problemi. Ogni problema che avessimo trovato e risolto a terra era un problema in meno di cui avrebbero dovuto preoccuparsi i ragazzi che sarebbero stati nello spazio, quindi rimanemmo legati ai nostri posti, compiendo infiniti controlli di sistemi, indicatori e interruttori.

Il tempo ci era nemico e le pagine del calendario scorrevano in fretta verso la data di lancio, prevista per il 21 febbraio.

Al centro spaziale Kennedy in Florida, Gus Grissom stava lamentandosi dei problemi di comunicazione: «Non sento un accidente di quello che dici» sbraitò alla squadra di lancio. «Gesù Cristo... Come possiamo sperare di andare sulla Luna se non riesco nemmeno a comunicare tra un paio di edifici, dico io?» Gus non ci andava leggero con le parole o le azioni. Essendo uno dei sette primi astronauti aveva già volato nello spazio per due volte e ora era al comando dell'*Apollo 1*. Nel programma spaziale tutti sapevano che Gus credeva fermamente che la targhetta sulla tuta spaziale del primo americano a camminare

sulla Luna avrebbe portato il nome GRISSOM. Se a Gus non piaceva qualcosa, faceva in modo che tutti lo sapessero; una volta aveva appeso un enorme limone all'interno di un simulatore di modulo di comando che non funzionava come avrebbe dovuto, per fare un paragone tra i malfunzionamenti di una macchina dell'era spaziale e un'automobile scassata [1]. Queste scenate aggiungevano ancora più pepe alla sua reputazione di persona irritabile.

Ed White, anch'egli in tuta spaziale, era un'altra celebrità tra gli astronauti. Diplomatosi a West Point e figlio di un generale, slanciato, di bell'aspetto e diritto come un fuso, Ed era stato il primo statunitense ad effettuare una passeggiata spaziale, solo diciotto mesi prima. Il terzo membro dell'equipaggio era un pivello, un esordiente. Roger Chaffee non era mai andato in orbita, ma aveva talmente fatto colpo che i nostri capi gli assegnarono l'agognato posto nella prima missione Apollo. Roger era il mio vicino di casa e uno dei miei amici più cari.

* * *

La lunga serie di problemi che stavamo affrontando sia al Capo che a Downey aveva messo a dura prova i rapporti già problematici tra gli astronauti e la North American Aviation. Tutte le navicelle dei programmi Mercury e Gemini erano state realizzate a St. Louis dalla McDonnell Aircraft Corporation e uno stretto legame di fiducia era sorto tra gli ingegneri della McDonnell che avevano costruito le macchine e gli astronauti che le avevano fatte volare.

La notizia che la North American aveva vinto la gara come fornitore principale per il modulo di comando Apollo era stata uno shock per tutti noi. Sapevamo che la società aveva un'ottima reputazione nella costruzione di aeroplani, ma le navi spaziali erano tutta un'altra faccenda. Con il passare dei mesi, a molti di noi sembrò che la squadra di progettazione della North American fosse determinata a reinventare la ruota invece di basarsi su ciò che già funzionava a dovere: un atteggiamento difficile da accettare in un programma che era già passato attraverso 20.000 guasti di sistema.

Secondo noi, gli ingegneri della North American avevano mostrato anche poco o nessun interesse ai consigli forniti dagli astronauti. Il fatto che avevamo già volato nello spazio e saremmo stati i piloti che avrebbero guidato la loro nuova creazione non ci rendeva affatto degli esperti ai loro occhi. Stavano lavorando sotto pressione e non avevano nessuna intenzione che la “lista dei desideri” di qualche astronauta complicasse ulteriormente i loro programmi, aumentasse i costi stratosferici e le scadenze incombenti. Il risultato era più simile a una scomoda tregua che a una piena collaborazione reciproca.

La coppia di navicelle che erano in prova quel giorno, conosciuta come modelli Blocco Uno, non avrebbe mai dovuto raggiungere la Luna, ma orbitare solamente attorno alla Terra. Ognuno dei voli Apollo si sarebbe basato sulle esperienze raccolte da quelli precedenti e avrebbe esteso il nostro ideale ponte spaziale un po’ più vicino alla superficie lunare. I Blocco Uno erano poco più che ammassi di ferraglia, ma accidenti, erano i soli ammassi di ferraglia che avevamo e, per Dio, li avremmo fatti volare!

Le versioni Blocco Due, vere navicelle che avrebbero trasportato qualcuno di noi sulla Luna, erano in fase di realizzazione, ma non sarebbero state completate a breve e noi avevamo un disperato bisogno di effettuare un lancio prima possibile. Nel corso dell’ultimo anno i russi avevano spedito tre sonde lunari senza equipaggio e la corsa allo spazio stava diventando sempre più accesa.

Il nostro lavoro a Downey era stato completato solo a metà quando la voce incorporata di un tecnico crepitò nelle nostre cuffie: «Adesso dobbiamo interrompere il test e farvi scendere, ragazzi».

Interrompere? Ci lamentammo increduli. C’erano sempre sospensioni in questi test, “pause” che fermavano il cronometro mentre qualcosa veniva controllato. In quel caso si rimaneva seduti con le cinture allacciate lavorando ad altre cose mentre il problema veniva eliminato. Poteva trattarsi di pochi minuti come di diverse ore, ma questo faceva parte del nostro lavoro.

Una “pausa” era una cosa, ma una “interruzione” era qualcos’altro. Nessuno, specialmente l’equipaggio, voleva fermare un test prima di

completarlo, perché l'intera faccenda avrebbe dovuto essere ripetuta nuovamente, il che ci avrebbe costretti a lavorare anche durante il weekend. Inoltre, eliminare il vuoto creato nella camera ipobarica, aprire quel portello dannatamente complicato e arrampicarsi all'esterno indossando la tuta spaziale non era cosa facile.

«Perché?» sbraitò Tom. Non volevamo uscire. Preferivamo continuare, finire quello che stavamo facendo e tornare a casa. Dopo molte ore di lavoro, i problemi sembravano aumentare anziché diminuire. La pazienza non è mai stata una delle virtù degli astronauti.

«Tom ha ricevuto una telefonata importante» fu la risposta. Questo era veramente strano. Nel corso di un test non ricevevamo mai telefonate, non importa quanto fossero importanti, ma avevano già cominciato ad immettere aria nella camera ipobarica.

«Chi è?» insistette Tom. «Dì loro che li richiamerò».

«No» disse la voce. «Ci hanno detto di portarti ad un telefono *immediatamente*». In pochi minuti, i tecnici avrebbero sbloccato il portello e ci avrebbero aiutati ad uscire.

Mentre iniziavo a disconnettere i tubi, la mia mente passava in rapida rassegna tutte le possibilità. Forse c'era stato un cambiamento. Qualcosa cambiava sempre nel programma spaziale. Forse eravamo stati designati come equipaggio principale per una missione di atterraggio. Perché no? Avevamo totalizzato più ore nello spazio di qualunque altro equipaggio nel programma ed eravamo già l'equipaggio ufficiale di riserva per il prossimo volo Apollo. Ma una telefonata per qualcosa del genere avrebbe potuto attendere. Di qualunque cosa si trattasse, doveva essere importante.

Accidenti, forse il nostro equipaggio era stato selezionato addirittura per compiere il *primo* atterraggio. O forse si trattava della realizzazione del nostro peggiore incubo e i russi erano già in viaggio verso la Luna. L'unica altra occasione in cui erano stati così vaghi era stata quando avevamo perso due astronauti in un incidente aereo poco prima della missione *Gemini 9*. Ma tenni questo pensiero per me.

Diedi un'occhiata a Tom, che aveva sempre fatto battute sulla possibilità di entrare in politica. «Potrebbe trattarsi del suo manager

per la campagna elettorale, signor Senatore» dissi. «Forse è una chiamata del presidente» scherzò John. Tom, disgustato per l'interruzione del test, non pensò che fossimo molto divertenti.

I ragazzi ci misero circa quindici minuti per tirarci fuori attraverso il portello: come estrarre sardine da una scatola. Nel percorso verso la Camera di Preparazione, John e io stiracchiammo i muscoli doloranti, mentre Tom strappò il telefono dalle mani di un tecnico che era in attesa all'esterno del modulo di comando. Non pensammo di levarci le tute perché avremmo potuto tornare al lavoro, e togliersi una tuta spaziale non era semplice come levarsi una tuta sportiva. Per la prima volta nella giornata, John e io ci rilassammo, bevendo caffè bollente e chiacchierando se sarebbe stato possibile tornare a casa prima del previsto o se saremmo dovuti restare in California e ricominciare i test dal principio il giorno seguente.

Tom ci raggiunse dopo circa cinque minuti, mortalmente pallido. Avevo già condiviso qualche esperienza spaventosa con lui e sapevo che era un uomo assolutamente imperturbabile, sempre controllato. Non lo avevo mai visto così. Prima che potessimo chiedergli che cosa ci fosse che non andava, ci guardò parlando con voce rotta: «C'è stato un incendio sulla rampa».

John e io ci scambiammo un rapido sguardo. Un incendio sulla rampa? Che cosa voleva dire? «I ragazzi stanno bene?».

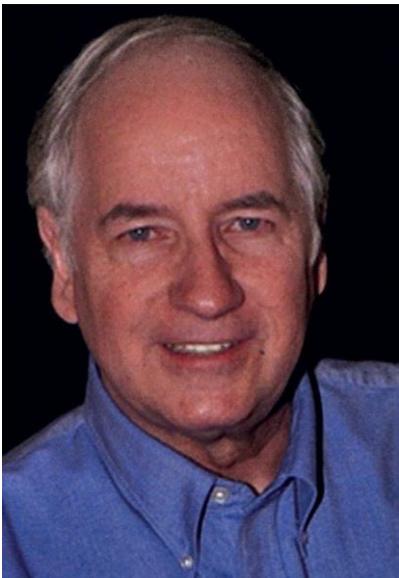
Stafford scosse la testa. «Sono morti» disse. «Gus, Ed e Roger sono *morti*».

[1] In americano *lemon* (limone) significa anche bidone, catorcio

GLI AUTORI



Eugene Cernan ha partecipato a tre missioni spaziali, volando per due volte sulla Luna e atterrando con la missione finale Apollo. Pilota della *Gemini 9*, pilota del modulo lunare dell'*Apollo 10* e comandante dell'*Apollo 17*. Laureato alla Purdue University e alla Scuola Navale Post Laurea di Monterey, ha ricevuto svariate lauree ad honorem e onorificenze militari e civili, che spaziano dalla *Hall of Fame* spaziale statunitense a un premio Emmy per la televisione. È stato presidente del consiglio di amministrazione della Johnson Engineering Corporation in Texas.



Don Davis è stato corrispondente di agenzie e quotidiani negli Stati Uniti e all'estero, con esperienze di guerra in Vietnam, di imprese spaziali a Capo Kennedy e di politica alla Casa Bianca prima di diventare un autore di successo del *New York Times* con la sua serie di romanzi *Kyle Swanson sniper*.

Grazie per aver letto l'anteprima del
nostro ebook

Potete acquistare il libro su
www.cartabianca.com/shop

L'editoria digitale offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro opere, ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili, ai piccoli editori di proporre titoli che altrimenti non verrebbero pubblicati.

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

