

È il 16 agosto 1942. gli Stati Uniti sono entrati in guerra 9 mesi fa, e hanno già perso più di 6 navi portaerei.

I sottomarini da combattimento giapponesi I-17 sono anche riusciti a colpire l'America distruggendo un impianto di estrazione del petrolio in California nel Febbraio del 1942, ed era la prima volta che la battaglia arrivava a scuotere il suolo statunitense dai tempi della guerra anglo-americana del 1812.

Viste le gravi perdite, i dirigibili di classe L-8, detti anche Love-8, hanno iniziato ad essere equipaggiati con 2 bombe di profondità Mark 17 e una mitragliatrice con 300 munizioni.

Il loro compito adesso è volare avanti e indietro lungo la costa per cercare di localizzare i letali sottomarini nemici.

È proprio un L-8 che sta per decollare da Treasure Island nella baia di San Francisco, la sua sigla è volo 101.

A bordo ci sono due piloti.

Sono il tenente Ernest Dewitt Cody e il guardiamarina Charles Ellis Adams. Sono entrambi veterani della marina, con una reputazione impeccabile.

Cody ha 27 anni, e porta i baffi per sembrare più grande. È un uomo taciturno, efficace e presente sotto pressione. Il suo comandante lo descrive come “uno dei piloti più capaci” abbia mai avuto sotto il proprio comando.

Pilota dirigibili da poco però, da quando fa parte dell'Airship Patrol Squadron 32, la prima unità di volo LTA, che sta per lighter-than-air, più leggero dell'aria, istituita dopo l'attacco di Pearl Harbor a dicembre dell'anno precedente. Una delle sue imprese più memorabili era avvenuta qualche mese dopo, ad Aprile del 1942, quando era riuscito a tenere il suo L-8 perfettamente stabile sul ponte della USS Hornet mentre 140 kg di fondamentali parti di ricambio per i B-25 venivano scaricati sulla nave. Un'impresa talmente difficile che gli ha guadagnato la promozione a tenente in tempi record.

Adams ha 11 anni in più e anche molta più esperienza in volo. 2281 ore di volo contro le 756 di Cody. Sono vent'anni che pilota dirigibili, ed è stato anche decorato per aver soccorso alcuni passeggeri dell'Hindenburg.

Il piano di volo del 101 prevede di dirigersi verso le Isole Farallon, a circa 56 km ovest di San Francisco, poi nord verso Point Reyes, poi sud verso Montara Beach e ritorno alla base, a Treasure Island. È un tragitto di circa 4 ore.

Il dirigibile in origine faceva parte della flotta pubblicitaria della Goodyear, ed è stato acquistato dalla marina, modificato e commissionato il 5 Marzo del 1942.

Volta grazie a quasi 3500 metri cubi di elio, il dirigibile ha un diametro di 14 metri e una velocità di crociera di 43 nodi. È una nave affidabile, e nei suoi 1092 voli ha avuto bisogno soltanto di ordinaria manutenzione, senza evidenziare alcun problema o difetto.

L'ultima ispezione è di 4 giorni prima, il 12 di Agosto.

Love-8 decolla alle 6:03 di mattina, ai comandi c'è il tenente Cody.

Il vento è a 4 nodi l'ora, è appena appena nuvoloso, ma la visibilità è ottima, tanto che Cody vede distintamente le colonne del Golden Gate Bridge.

Ed è verso il ponte che si dirige, lo supera, e procede a sud-ovest.

Alle 7:38, sono in viaggio da un'ora e mezza, comunica la loro posizione via radio, sono a 4 miglia est delle Isole Farallon.

4 minuti dopo parla di nuovo via radio, il messaggio dice:

“Sto investigando una macchia d'olio sospetta, stand-by”.

Una macchia d'olio può essere segno di un sommergibile, quindi alle 7:42 L-8 cala due Mark IV float-lights, che sono dei flare fumogeni, e inizia ad esaminare la zona.

Nelle vicinanze c'è la nave da trasporto classe Liberty Albert Gallatin, che vede i fumogeni, suona l'allarme e per non sapere né leggere né scrivere, nel caso le cose si mettano male, muove la ciurma alle mitragliatrici.

Il peschereccio Daisy Gray, anche lei nell'area, tira su le proprie reti temendo che il dirigibile possa lasciar andare le proprie bombe di profondità da un momento all'altro.

Invece non succede niente. Il dirigibile gira in cerchio su quel punto sospetto per più di un'ora. È così vicino all'acqua, ad un certo punto arriva a soli 9 metri di altezza sul mare, che i marinai della Daisy Gray vedono distintamente i due uomini in cabina, abbastanza bene da scorgere il colore dei loro capelli.

Sembra che L-8 stia cercando qualcosa, o stia cercando di guardare meglio qualcosa.

Invece, poco dopo le 9, il dirigibile butta le zavorre e si rialza, dirigendosi di nuovo verso San Francisco.

Falso allarme, tutto bene.

I dirigibili vengono usati così spesso in missioni di ricognizione che i movimenti del volo 101 non insospettiscono nessuno, non hanno niente di strano.

L'ultimo contatto radio era quello delle 7:42. Più tardi Wing Control aveva cercato di ristabilire un ponte radio, ma senza riuscirci. Anche questo in realtà non aveva niente di sospetto, era già successo che i dirigibili perdessero contatto radio durante simili viaggi di perlustrazione.

Dopotutto Love-8 ha a bordo carburante più che sufficiente per tornare a casa, anche con ritardi e deviazioni.

Ma quando ancora non rispondono alle 8:50 alla base ci si inizia a preoccupare e vengono fatti decollare due idroaeroplani Vought OS2U Kingfisher, che si mettono a cercare il dirigibile.

Vengono anche avvertiti tutti i velivoli della zona, tenere gli occhi aperti.

Alle 10:49 il pilota di un Boeing 314 della Pan Am vede il dirigibile accanto al Golden Gate Bridge. La nave non ha niente che non va, ad occhio, sembra sotto controllo e diretta verso la base.

Alle 11 i due Kingfishers lo vedono vicino a Salada Beach, che sale verso le nuvole a 2000 piedi.

Anche in questo avvistamento il dirigibile sembra sotto controllo, anche se 2000 piedi è vicino all'altitudine a cui le valvole avrebbero automaticamente iniziare a rilasciare elio per evitare la perforazione.

Poi lo vede anche un pilota di un P-38, ancora una volta a vista non c'è niente di compromesso nel dirigibile, è vicino a Mile Rock e il pilota presume stia tornando a Treasure Island, la rotta è quella giusta.

Qualche minuto più tardi Richard Quam, un marinaio in libera uscita che se ne sta andando tranquillo per i fatti suoi verso la spiaggia, vede l'L-8 e nota che il dirigibile è piegato, come se si stesse sgonfiando. Scatta una foto, su un rullino che di lì a poco sarà confiscato dalle autorità.

Alle 11:15 circa, a 5 ore dal decollo, il dirigibile si avvicina alla costa a Ocean Beach, i motori sono silenziosi.

La nave sfiora il suolo e procede verso l'interno, con la cabina che striscia contro il fianco della collina, riempiendo il motore a dritta di fango e foglie e deformando le eliche. La collisione fa anche scivolare a terra una delle cariche di profondità, che rotola fino a valle. Per fortuna solo la pressione dell'acqua può farla esplodere.

Avendo perso all'improvviso quei 150 chili il dirigibile si risollewa, supera la collina e scompare alla vista.

I prossimi sul suo tragitto sono i giocatori di golf dell'esclusivo Olympic Club, che si vedono arrivare addosso il dirigibile zoppicante che sbalza rimbalzando verso terra, e gli stanno ben lontani, incerti sul tipo di armamento di cui è dotato.

Uno dei membri del club dirà poi di aver visto un paracadute scendere dal dirigibile, mentre era ancora sul mare.

Il 17 enne C.E. Taylor però sostiene di aver inforcato il proprio binocolo e di aver visto almeno due figure all'interno della cabina quando il dirigibile stava già volando sull'entroterra.

A quel punto col naso per aria a seguire il pericolante tragitto di volo ci sono migliaia di persone, il dipartimento dei vigili del fuoco di Daly City prova ad inseguire il dirigibile da terra.

Proprio lì, a Daly City in California, Mr Richard Johnston ha appena finito di lucidare la propria Dodge sedan del 1928.

E con gli ultimi soffi di movimento è proprio sopra la Dodge, lungo Bellevue Avenue, che Love 8 si accascia, dopo aver strisciato contro i tetti di varie case e aver parzialmente rotto un palo della luce, causando una cascata di scintille.

Fortunatamente l'incidente non degenera, e il carburante non si incendia.

Il vicino di casa dei Johnston è un vigile del fuoco volontario, si chiama William Morris.

Morris si precipita fuori di casa, mentre l'allarme del dirigibile squarcia l'aria che si va riempiendo di elio, corre per cercare di aiutare l'equipaggio, ma quando riesce a raggiungere la cabina la trova deserta.

Un altro vigile del fuoco di nome Thomas O'Brien arriva poco dopo, e anche lui resta perplesso quando non trova nessuno, ma soprattutto nota che la porta della cabina è aperta e fissata aperta, con il filo dell'altoparlante che pende fuori. L'altoparlante è un Bogen Hailer, un megafono in pratica, utilizzato sui dirigibili per comunicare con mezzi in navigazione di superficie.

Sui comandi c'è uno dei cappelli dell'equipaggio, la radio è perfettamente in ordine. Tutti e tre i paracadute di bordo sono al loro posto, e così anche la zattera d'emergenza. Mancano solo due fumogeni, quelli che sappiamo essere stati usati sopra la misteriosa macchia d'olio, e due dei tre giubbotti di salvataggio, ma il protocollo per le perlustrazioni sul mare prevede che gli equipaggi li abbiano sempre addosso, quindi ha senso che siano spariti insieme ai due uomini, dovunque siano. Perché in tutto questo Cody e Adams non si vedono.

Tutta la plancia è in ordine, in funzione, Love-8 ha ancora almeno 4 ore di carburante.

L'unico dettaglio strano è che le batterie del dirigibile sono esauste e parte del carburante è stata espulsa. Nessuno, ad oggi, ha mai capito perché.

Nel giro di qualche ora intorno al dirigibile è stato eretto un perimetro di sicurezza, la marina è andata a riprendersi la carica di profondità vagabonda che era rotolata giù per la collina e di Cody ed Adams ancora nessuna traccia.

Come i due siano scomparsi da un velivolo in movimento in una delle aree più trafficate di San Francisco mentre pescatori, piloti e passanti ne seguivano il tragitto, resta ancora una domanda senza risposta.

Per tre giorni, senza soluzione di continuità, sia per terra che per mare, l'esercito e la Guardia costiera cercano i due piloti. Il mare è una tavola, visibilità perfetta. Dei due neanche un segno.

Gli investigatori della Marina non perdono tempo. Primo, confiscano tutte le foto scattate al dirigibile, sia da civili che da militari, e le esaminano cercando indizi sulla scomparsa degli uomini. Vengono ascoltati 35 testimoni tra militari e civili, e viene ricostruita la timeline di Love-8, ma questo non aiuta a risolvere il mistero: perché Cody ed Adams non hanno più comunicato con la base visto che la radio era perfettamente funzionante? Com'è possibile che siano stati visti a bordo alle 9 quando già da 10 minuti non rispondevano alle chiamate della base? Perché alcuni testimoni parlano di un paracadute se tutti quelli disponibili a bordo giacciono ancora lì, inutilizzati?

Naturalmente le teorie sull'accaduto spaziano tra le più svariate e fantasiose.

Che i due siano stati catturati? Oppure forse erano spie loro stessi, e avevano appuntamento con qualcuno, magari a bordo di un gommone, per fuggire.

Il protocollo prevedeva che, in caso di avvistamenti nemici, si andasse in silenzio radio. Magari i due, rispettando questa regola, sono finiti in acqua per una ragione o per l'altra? Beh, se è così basterà aspettarli a riva, si saranno fatti raccogliere da qualcuno di passaggio.

Ma i giorni passano e Cody ed Adams non ricompaiono.

Non può essere che, investigando la misteriosa macchia d'olio uno dei due uomini sia caduto in acqua? Ma in quel caso, perché l'altro non ha chiesto aiuto? E com'è possibile che le navi lì accanto, che assistevano ai movimenti del dirigibile, non si siano accorte di nulla?

E se invece a bordo non fossero stati soli? Magari il passeggero clandestino li ha aggrediti, buttati fuori dalla cabina. Forse volevano disertare? Che sia esplosa una violenta lite tra i due? Un'onda magari, assurda e inaspettata, che li ha travolti e portati via.

Oppure naturalmente a l i e n i.

Otto Gross è un investigatore della rete che studia la scomparsa dell'equipaggio di L-8 dal 2009, sostiene di aver ottenuto i registri del Dipartimento della Difesa sull'L-8 e sul suo sito [ghostblimp.com](http://ghostblimp.com) afferma che il dirigibile stesse testando un radar sperimentale alimentato a microonde. La teoria di Gross resta completamente speculativa, non c'è alcuna prova che la supporti.

L'inchiesta della marina sostiene che possano esserci stati problemi anche con il fermo di sicurezza sulla porta dell'L-8, potrebbe essere stato rilasciato accidentalmente causando la caduta di uno dei due uomini. Il mancato utilizzo della radio o della zattera di salvataggio potrebbe indicare che il pilota sperava di recuperare il proprio passeggero molto rapidamente, salvo poi cadere in mare a sua volta. Il megafono appeso fuori dalla porta dà credito a questa teoria.

C'è un altro dettaglio bizzarro, però. Pare che all'interno della cabina ci fosse una misteriosa valigia, chiusa a chiave. Dentro, si dice, si trovassero dei non meglio identificati “codici segreti”.

La teoria di Gross sostiene che la tecnologia del nuovo radar sperimentale emettesse microonde pericolose e scarsamente schermate, che potrebbero aver sopraffatto i due facendoli cadere fuori dalla nave. Ma di nuovo, senza che se ne sia accorto nessuno? Certo però questa ipotesi un po' complottista spiegherebbe l'avvistamento riportato da alcuni testimoni di un enigmatico agente governativo sul luogo dell'incidente a Daly City, il cui nome non è mai stato rivelato. Gross ipotizza che il man in black si sia assicurato la misteriosa valigia, ma non sia mai apparso per l'inchiesta ufficiale, protetto dal più alto livello di segretezza e anonimato.

L-8 orfano è stato riparato, e ha ripreso servizio.

Alla fine della seconda guerra mondiale è stato restituito alla Goodyear, che l'ha ristrutturato e ribattezzato America. Ha viaggiato in giro per il paese trasmettendo programmi sportivi dal 1969 al 1982, quando è stato mandato in pensione, e nel 2003 è stato donato al Museo dell'aviazione di Pensacola, dove è esposto riportato allo stato in cui si trovava nell'Agosto 1942.

Un anno dopo la scomparsa Cody e Adams sono stati dichiarati morti, e la marina americana ha chiuso il caso della Mary Celeste dell'aria, se si può definire così un fascicolo che si conclude con “cause 100% sconosciute e non determinate.”

A quasi 80 anni dalla scomparsa i due piloti non sono mai stati ritrovati.

<https://www.historynet.com/mystery-of-the-ghost-blimp.htm>

<https://jalopnik.com/reddit-lays-70-year-old-unsolved-blimp-mystery-to-rest-883224308>

<https://www.sfgate.com/sfhistory/article/SF-Ghost-blimp-Daly-City-15739903.php>