

SILVIO ZAVATTI

## IL CINQUANTENARIO DEL VOLO POLARE DELL'«ITALIA»

Ricorre quest'anno il cinquantenario della spedizione polare del dirigibile « Italia », comandata dal gen. Umberto Nobile. In questo mezzo secolo l'impresa è stata continuamente ricordata in Italia e all'estero, soprattutto a causa delle polemiche che si accesero intorno alla persona di Nobile. L'ardore polemico (come sempre accade in questi casi) ha travolto uomini e cose, facendo dimenticare il valore scientifico dell'impresa e la sua importanza aeronautica che, scomparso il dirigibile come mezzo di trasporto e di ricerca, non potrà essere più superata né uguagliata. D'altra parte, anche se il dirigibile ritornasse, come sembra, sarebbe così perfezionato e sofisticato da non permettere alcun valido confronto.

La spedizione del « Norge », che precedette quella dell'« Italia » di due anni (1), fu un'impresa pionieristica e dimostrò le grandi possibilità che un dirigibile semirigido, anche se di modesta cubatura, aveva nell'esplorazione delle regioni polari; la spedizione realizzata nel 1928, con un dirigibile gemello, battezzato « Italia », doveva dimostrare che con lo stesso mezzo aereo si potevano condurre ricerche scientifiche, attentamente programmate, in una serie di voli da effettuarsi nel mese di maggio, quando le condizioni meteorologiche assicuravano i mi-

---

(1) S. ZAVATTI, *Il cinquantenario del volo transpolare del « Norge » (1926-1976)*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1976, pp. 343-347.

nori rischi (meno nebbie, minore possibilità di formazione di ghiaccio sull'involucro, minore presenza di tempeste).

Dopo la spedizione del « Norge », che aveva esplorato 170.000 km<sup>2</sup> di regione sconosciuta fra il Polo e le coste settentrionali dell'Alasca, restavano ancora inesplorati circa 4.000.000 di km<sup>2</sup>, con particolare riguardo ai mari lungo le coste siberiane, groenlandesi e canadesi, dove le acque relativamente basse lasciavano pensare alla possibilità che esistessero terre più o meno estese ancora sconosciute.

Il programma scientifico, messo a punto da Nobile e dai suoi collaboratori, prevedeva appunto un volo nella regione della Severnaja Zemlja della quale si conosceva soltanto un tratto delle coste orientali; un secondo volo verso le coste della Groenlandia e del Canada; un terzo nella regione circostante il Polo Nord con l'idea di discendere a 90°N. Durante i voli, e anche da parte del personale a terra nello Svalbard e a bordo della nave appoggio « Città di Milano », si dovevano fare osservazioni scientifiche riguardanti l'oceanografia, il magnetismo terrestre, la gravità, l'elettricità e radioattività dell'atmosfera e la biologia marina.

La spedizione, secondo la volontà del Governo, venne fatta sotto la responsabilità della Società Geografica Italiana e il finanziamento fu assicurato dalla città di Milano.

L'equipaggio fu in parte quello del « Norge » e la nota più importante fu la presenza a bordo di tre scienziati (2). Nobile chiese ed ottenne che alla Baia del Re, anche questa volta scelta come base della spedizione, fosse mandato un gruppo di alpini comandati dal capit. Gennaro Sora, a cui si aggiunsero anche due giovani universitari particolarmente pratici di ghiacci (3). Nobile non poté ottenere l'invio di due idrovolanti

---

(2) Alla partenza del volo per il Polo Nord l'equipaggio dell'« Italia » era così composto: gen. U. Nobile, dott. Aldo Pontremoli, dott. Finn Malmgren, dott. Francesco Behounek, capit. di corvetta Adalberto Mariano, capit. di corvetta Filippo Zappi, ten. di vascello Alfredo Viglieri, ing. Felice Trojani, capotecnico Natale Cecioni, sottoten. Ettore Arduino, maresciallo Attilio Caratti, capo operaio Vincenzo Pomella, capo operaio Renato Alessandrini, operaio Calisto Ciocca, 2° capo R. T. Giuseppe Biagi, dott. Ugo Lago, giornalista. Di tutti, sono viventi soltanto Nobile e Viglieri.

(3) Dei due, Gianni Albertini e Sergio Matteoda, è ancora vivente il primo.

che sarebbero stati preziosi nel caso di una catastrofe, come poi si verificò; i norvegesi concessero senza difficoltà l'uso del pilone d'ormeggio e del capannone-rifugio costruiti alla Baia del Re per il volo del « Norge ». Nobile ebbe l'incarico di lasciar cadere sul Polo Nord, oltre la bandiera italiana, un messaggio della Società Geografica Italiana, una croce offerta dal Papa e altri simboli offerti da varie associazioni.

La partenza avvenne da Milano alle ore 1.55 della notte tra il 14 e il 15 aprile 1928. In mezzo a continue tempeste, l'« Italia » sorvolò l'Austria, la Cecoslovacchia e la Germania: alle 7.50 del 16 aprile il dirigibile discese sul campo di Iesseritz (Stolp). Riparati vari danni sofferti durante la navigazione, la spedizione ripartì da Stolp alle 3.28 del 3 maggio e alle 11 sorvolò Stoccolma e continuò il viaggio giungendo in Finlandia, dove sorvolò Kemi e Rovaniemi, e alle 8.55 del 4 maggio attraccò al pilone di Vadsö. Le condizioni meteorologiche sconsigliarono la partenza, che fu possibile soltanto alle 20.34 del 5 maggio. Fino all'Isola dell'Orso la navigazione fu buona, poi la situazione peggiorò fino a diventare pericolosa, ma alle 12.45 del 6 maggio l'« Italia » giunse a Ny Aalesund (Baia del Re), dove venne fatto entrare nel rifugio.

L'11 maggio l'« Italia » iniziò il suo primo volo di esplorazione verso la Severnaja Zemlja, ma quando fu sopra l'Isola Moffen il tempo peggiorò improvvisamente. Nobile cambiò rotta e si diresse a nord sperando di trovare condizioni migliori, ma, constatato che erano peggiori, decise di ritornare alla base, giungendovi alle 16.10.

Il tentativo venne ripetuto il 14 maggio in condizioni meteorologiche soddisfacenti. Lo scopo era di esplorare la regione ignota fra 25° e 45° E e tra 81° e 85° N: al centro di questa regione, le carte dell'epoca segnavano la probabile esistenza di una « Terra di Gillis ». Poco prima di entrare nei limiti di questa regione, discese la nebbia e si produssero incrostazioni di ghiaccio sull'involucro. Alle 2.20 del 16 maggio l'« Italia » avvistò l'arcipelago Francesco Giuseppe, che fu costeggiato per non perdere l'orientamento. Dopo 34 ore di volo, le condizioni meteorologiche peggiorarono e Nobile decise di ritornare alla Baia

del Re, ma lungo una nuova rotta che prevedeva la traversata della Terra di Nord-est (Svalbard). Alle 9.15 del 18 maggio, dopo 69 ore di volo, un percorso di quasi 4000 km e l'esplorazione di 48.000 km<sup>2</sup> di regione ignota, l'« Italia » rientrò alla base. L'inesistenza della Terra di Gillis era stata definitivamente provata; era stato stabilito il limite occidentale cui la Severnaja Zemlja poteva estendersi ed era stata attraversata, per la prima volta, la Terra di Nord-est, scoprendo che non era coperta dall'*inlandsis* come prima si credeva.

Alle 4.28 del 23 maggio l'« Italia » ripartì per il volo al Polo, che raggiunse alle ore 0.20 del 24; lanciati sul *pack* i vari simboli avuti in consegna, incrociò sulla zona per un paio d'ore allo scopo di permettere ai tre scienziati di fare le loro osservazioni. Il Polo fu lasciato alle 2.20 del 24 maggio e la rotta del ritorno fu tenuta sul meridiano di 25° E Gr. per esplorare quella regione ignota. Il vento contrario (40-50 km/h) non dava tregua e alle 10.33 del 25 maggio l'aeronave batté contro il *pack*. Sul ghiaccio sconvolto caddero Nobile, Malmgren, Behounek, Mariano, Zappi, Viglieri, Trojani, Biagi, Cecioni e il motorista Pomella, che morì sul colpo e, più tardi, fu sepolto in mare. Il dirigibile, così alleggerito, riprese il volo con altri sei uomini a bordo, e sparì. Sul *pack* era caduta anche una tenda, alcuni viveri e vari materiali, fra cui una radio di fortuna che Nobile aveva voluto, molto saggiamente, imbarcare. Nobile e Cecioni erano gravemente feriti, Behounek aveva lussazioni, Trojani era febbricitante, ma gli altri erano in perfette condizioni. Mentre Mariano provvedeva a organizzare il campo, Biagi rimise in ordine la radio e cominciò a lanciare messaggi. Non furono raccolti e Mariano e Zappi cominciarono a parlare di marciare verso una terra per cercare soccorsi. Il 29 maggio Malmgren uccise un orso e per qualche giorno non si parlò più di partenza. Poi i due ufficiali ritornarono alla carica e fu deciso di farli partire insieme con Malmgren. Lo scienziato svedese morì nel corso della marcia massacrante e i due italiani furono salvati dal rompighiaccio sovietico « Krassin » dopo un'odissea dolorosissima.

La sera del 6 giugno, finalmente, la radio fu sentita da un

giovane radioamatore russo di Arcangelo, Schmidt, e da allora anche la potente stazione della « Città di Milano » intercettò regolarmente i segnali di Biagi. Si organizzarono spedizioni di soccorso da parte di molti Stati. Il 20 giugno un idrovolante pilotato da Umberto Maddalena riuscì a rifornire i naufraghi e due giorni dopo il tenente pilota svedese Ejnar Lundborg riuscì ad atterrare presso la tenda (la famosa « tenda rossa ») e a ripartirne quasi subito portando con sé il ferito più grave e colui che poteva imprimere una svolta decisiva alle opere di soccorso, cioè il generale Nobile. Pregò gli altri naufraghi di tenersi pronti perché sarebbe ritornato presto per salvare tutti, uno alla volta, ma quando ritornò, cappottò e rimase prigioniero del *pack*: lo salverà più tardi un suo compagno. Intanto il « Krassin », alle 7 del 12 luglio, raccolse Mariano e Zappi e alle 20.45 imbarcò i cinque rimasti nella « tenda rossa ».

L'odissea era compiuta.

Bisogna ricordare che, nel generoso tentativo di portare soccorso ai naufraghi, cadde nel Mare di Barents l'esploratore Roald Amundsen, imbarcato su un idrovolante francese, e che al ritorno dall'Artide cadde in Francia il pilota italiano Penzo, che morì con tutto il suo equipaggio.

Oltre ai notevoli risultati geografici e scientifici ottenuti nel corso dei voli dell'« Italia », va sottolineata la scoperta fatta dal capit. Sora di un'isola, battezzata « Isola degli Alpini ».

#### INDICAZIONI BIBLIOGRAFICHE

- ALBERTINI G., *Alla ricerca dei naufraghi dell'« Italia »*, Milano, Libreria d'Italia, 1929, pp. 165, ill.
- BIAGI G., *Biagi racconta...*, Milano, Mondadori, 1929, pp. 153, ill.
- GIUDICI D., *Col « Krassin » alla tenda rossa*, Milano, Moneta, 1929, pp. 240, ill.
- NOBILE U., *L'« Italia » al Polo Nord*, Milano, Mondadori, 1930, pp. XV, 463, ill.
- NOBILE U., *La preparazione e i risultati scientifici della spedizione polare dell'« Italia »*, Milano, Mondadori, 1938, pp. 265, ill., tabb.
- NOBILE U., *Alì sul polo. Storia della conquista aerea dell'Artide*, Milano, Mursia, 1975, pp. 331, ill.

- SAMOILOVIC R., *S.O.S. nel Mare Artico*, Firenze, Bemporad, 1930, pp. VI, 295, ill.
- SORA G., *Con gli Alpini all'80° parallelo*, Milano, Mondadori, 1930, pp. 238, ill.
- TANDBERG R. S., *The «Italia» disaster: fact and fantasy*, Oslo, s.e., 1977, pp. 111, ill.
- VIGLIERI A., *48 giorni sul pack*, Milano, Mondadori, 1929, pp. 268, ill.
- VIGLIERI A., *In mare, in terra, in cielo*, Milano, Mursia, 1977, pp. 344, ill.
- ZAVATTI S. ed altri, *Bibliografia delle spedizioni polari di Umberto Nobile*, Civitanova Marche, Istituto Geografico Polare, 1972, pp. 34.

THE FIFTIETH ANNIVERSARY OF THE POLAR FLIGHT OF THE AIRSHIP «ITALIA». — In 1928, two years after the pioneer flight of the airship «Norge», the arctic expedition of the airship «Italia» took place. It was organized and commanded by general Umberto Nobile. Its main purpose was to prove the usefulness of airships in the scientific exploration of polar regions.

The Author recalls the dramatic events of Nobile's enterprise and the remarkable scientific results it achieved.