

SILVIO ZAVATTI

IL CINQUANTENARIO DEL VOLO TRANSPOLARE DEL «NORGE» (1926- 1976)

La transvolata del bacino artico dallo Svalbard all'Alasca, passando per il Polo Nord, è stata senza dubbio la più grande impresa aerea che la storia del « più leggero » ricordi.

Cinquant'anni sono trascorsi da quell'avvenimento che è ancora vivo nella memoria di tutti, come testimoniano i libri e i contributi che continuano a vedere la luce in ogni parte del mondo.

Dopo aver tentato invano di raggiungere il Polo Nord con due idrovolanti « Dornier Wal » costruiti a Marina di Pisa, l'esploratore norvegese Roald Amundsen rivolse la propria attenzione ai dirigibili e più precisamente a quelli semirigidi che, ideati dal Col. Ing. Umberto Nobile e da lui costruiti a Roma nello Stabilimento di Costruzioni Aeronautiche di cui era Direttore, erano stati acquistati dalle Marine di molti Stati, fornendo ottime prove della loro resistenza e della loro manovrabilità.

Avvennero alcuni incontri fra Amundsen e Nobile e poi l'Aero Club Norvegese, nella persona del suo Presidente, Dott. Rolf Thommessen, si assunse l'incarico dell'organizzazione finanziaria dell'impresa che veniva delineandosi.

I termini generali erano questi: l'Aero Club Norvegese acquistava dal Governo italiano un dirigibile semirigido « N-1 » (la sigla ricordava l'iniziale del cognome di Nobile) di 18.500 m³, che sarebbe stato battezzato « Norge »; avrebbe provveduto a tutti i rifornimenti necessari, e alla stazione radiotelegrafica; avrebbe organizzato le basi di Vadsö e della Baia del Re (Svalbard);

avrebbe fornito una parte dell'equipaggio. In cambio chiedeva che a pilotare l'aeronave fosse lo stesso Nobile e che parte dell'equipaggio fosse italiano. Poiché l'americano Lincoln Ellsworth aveva offerto una notevole somma per la realizzazione dell'impresa, anche il suo nome venne associato alla spedizione.

Naturalmente non mancarono ostacoli, specialmente di natura politica mascherati da esigenze tecniche, come gli intrighi che si intessero per impedire che Nobile, pur fornito di regolare brevetto di pilota, comandasse la sua aeronave; ma l'insistenza di Amundsen ebbe la meglio e Nobile fu designato a quell'incarico. Dopo alcuni incontri col Dott. Thommessen, fu decisa la denominazione ufficiale della spedizione che si chiamò: *Amundsen-Ellsworth-Nobile transpolar flight*.

Da quel momento si entrò nel vivo della preparazione, che andò avanti febbrilmente per alcuni mesi, gravando unicamente su Nobile e i suoi collaboratori. Infatti è bene dire subito che tanto Amundsen quanto Ellsworth si disinteressarono completamente di tutti i problemi riguardanti la spedizione e che entrambi presero imbarco sul « Norge » soltanto alla Baia del Re.

Il dirigibile fu sottoposto a una completa revisione e a lavori di rafforzamento, mentre la cabina di comando subiva notevoli trasformazioni per renderla adatta agli scopi del volo transpolare. Il 29 marzo 1926 il « Norge » fu consegnato all'Aero Club Norvegese e a poppa, ammainata la bandiera italiana, fu issata quella norvegese (1).

Dopo lunghe discussioni con Amundsen e con molti meteorologi esperti dell'Artide fu deciso di scegliere il mese di maggio come il più adatto alla realizzazione del volo, il cui scopo principale era di raggiungere il Polo Nord e di continuare, se possibile, fino all'Alasca, sorvolando l'inesplorato bacino compreso fra il Polo e lo Stretto di Bering.

La partenza avvenne da Roma-Ciampino alle 9,30 del 10 aprile 1926. Il « Norge », sorvolando il Tirreno e l'estremità set-

(1) Per i dati tecnici relativi al dirigibile e per la collaborazione prestata dalla Società Geografica Italiana alla spedizione, oltre ai volumi di Nobile citati in fondo, si veda: G. RONCAGLI, *La prima traversata aerea dell'Artide*, in « Boll. R. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1926, pp. 736-780, III.

tentrionale della Corsica, si diresse su Tolone e poi su Rochefort, dove giunse a mezzanotte e dove avrebbe dovuto scendere se le condizioni meteorologiche lo avessero consigliato. Il tempo, però, era ottimo e Nobile decise di proseguire per lo scalo di Pulham (Norfolk, Inghilterra) dove ormeggiò l'aeronave a un pilone alle ore 17,30 del giorno 11. Il viaggio sulla Francia, però, fu notevolmente ostacolato da forti raffiche di vento. Alle 23 del 13 aprile il «Norge» riprese il volo e alle 15,30 del 14 si ormeggiò al pilone di Oslo. La sosta nella capitale norvegese, che aveva il solo scopo di far vedere l'aeronave agli abitanti della città, fu molto breve perché i meteorologi fecero previsioni pessime. La partenza avvenne alle ore 1,10 del 15 e Nobile non poté dirigersi direttamente su Leningrado a causa del vento e della persistente, fittissima nebbia. Attraversò il Mar Baltico, volò sulla Lettonia e sull'Estonia, sorvolò il Lago Peipus completamente gelato e alle 19,30 giunse all'aeroporto di Gatschina, circa 45 km a sud di Leningrado. Il 5 maggio il viaggio fu ripreso, e il 6, alle 6,50, il «Norge» venne assicurato al pilone di Vadsö, da dove ripartì alle 15 diretto alla Baia del Re, base della spedizione nelle isole Svalbard. Il 7 maggio, alle 5,50, il «Norge» entrò nel riparo costruito vicino al pilone (2).

Per alcuni giorni si provvide alla riparazione delle avarie riportate durante le ultime due tappe, al carico dei rifornimenti e al riposo degli uomini in previsione dello sforzo fisico veramente notevole che li attendeva. Secondo gli accordi presi, lo equipaggio occorrente per il grande volo non doveva essere superiore alle sedici persone, le quali, alla Baia del Re, in vista della partenza, vennero scelte in modo che il numero maggiore fosse rappresentato dai Norvegesi, seguiti dagli Italiani (3).

(2) Il riparo, non *hangar*, consisteva in tre pareti di tubi metallici ricoperti di tela, senza tetto perché la spesa sarebbe stata molto forte. Tale costruzione esiste ancora.

(3) L'equipaggio definitivo fu così formato dai *Norvegesi* Roald Amundsen, capo della spedizione; Ten. di Vascello Hjalmar Riiser Larsen, comandante in seconda (l'unico degli stranieri ad intendersene un poco di dirigibili); Ten. di Vascello Emil Andreas Horgen, timoniere; Cap. di Lungo Corso Oscar Wisting, timoniere; Cap. di Corvetta Birger Lund Gottwaldt, radiotelegrafista; Omdal, motorista; Frithjof Storm-Johnsen, radiotelegrafista; Fredrick Ramm, giornalista; dallo *Svedese* Dott. Finn Malmgren, meteorologo; dallo *Statunitense* Lincoln Ellsworth e dagli *Italiani* Col. Umberto Nobile, comandante del «Norge»; Ca-

La partenza per la storica avventura avvenne alle 9,50 dell'11 maggio, in ottime condizioni di tempo, ma dopo di allora la nebbia fu quasi continua e dette luogo alla pericolosa formazione di ghiaccio sull'involucro, rendendo il dirigibile più pesante. Ogni qualvolta se ne presentava la necessità, Nobile lo faceva salire al di sopra della nebbia per ridiscendervi non appena il gas, al calore del sole, accennava a dilatarsi troppo. All'1,30 del 12 maggio il Polo fu raggiunto e la sua posizione fu ripetutamente controllata con misure radiotelegrafiche e radiogoniometriche e con le osservazioni alla bussola polare. Quando nessun dubbio poteva più esistere, vennero lanciate le bandiere norvegese, americana e italiana, alle quali Nobile fece seguire altri simboli avuti a Roma, fra cui un documento della Società Geografica Italiana.

Compiute queste cerimonie, il volo continuò sul bacino inesplorato, verso l'Alasca, le cui coste furono avvistate alle 6,45 del 13 maggio. Da allora le difficoltà si moltiplicarono a dismisura, sia a causa del peggioramento delle condizioni meteorologiche, sia soprattutto perché l'Alasca e la sua orografia erano mal conosciute e le carte dell'epoca erano incomplete, mal fatte e piene di incertezze. La nebbia poteva nascondere ostacoli imprevisti e non riportati nelle carte e così Nobile, instancabile, fu costretto a fare una massacrante altalena per permettere a Larsen di fare il punto con il sestante. Alle 22,15 si scoprì che il « Norge » era sulla Baia di Kotzebue, un po' troppo lontano dalla costa che era indispensabile seguire per giungere sul villaggio di Nome, scelto come luogo di atterraggio. La navigazione divenne terribilmente difficile a causa della nebbia e molte volte il dirigibile si abbassò a poche decine di metri dal suolo, tanto che Nobile si mise al timone di quota per guidare personalmente la navigazione. Dopo tre ore di immane fatica, alle 1,55 del 14 maggio, apparve un fiume che fu facilmente identificato con il cosiddetto « Serpentino ».

Intanto le condizioni meteorologiche andavano rapidamente

potecnico Natale Cecioni; Maresciallo Ettore Arduino, motorista; Sergente Maggiore Attilio Carati, motorista; Operaio Vincenzo Pomella, motorista; Operaio Renato Alessandrini, montatore dirigibilista. In complesso, 8 Norvegesi, 1 Svedese, 1 Statunitense, 6 Italiani.

peggiorando e Nobile decise allora di scendere a Teller. Mai decisione fu così saggia, perché mezz'ora dopo scoppiò una terribile tempesta della quale il « Norge » sarebbe stato in balia, con un equipaggio giunto ormai al limite della resistenza umana.

Alle 7,30 del 14 maggio il dirigibile scese dunque a Teller e fu rapidamente sgonfiato: venne poi rispedito in Italia dove nessuno, nemmeno Nobile, sa che fine abbia fatto.

Il risultato geografico più importante conseguito dalla spedizione fu la scoperta che non esistevano terre emerse fra il Polo e Punta Barrow, come più tardi dimostrarono molte altre spedizioni, prima fra tutte quella del sottomarino nucleare « Nautilus ».

Nel cinquantenario dello storico avvenimento, che dette alla Aviazione italiana un primato insuperato e insuperabile, sono state prese alcune iniziative per ricordarlo.

U. NOBILE, *In volo alla conquista del segreto polare. (Da Roma a Teller attraverso il Polo Nord)*, Milano, Mondadori, 1928, pp. 405, ill., grafici e c. f.t.

U. NOBILE, *Ali sul Polo*, Milano, Mursia, 1975, pp. 331.

S. ZAVATTI e altri, *Bibliografia delle spedizioni polari di Umberto Nobile*, Civitanova Marche, Istituto Geografico Polare, 1972, pp. 34.

THE FIFTIETH ANNIVERSARY OF NORGE'S TRANSPOLAR FLIGHT (1926-1976) (SUMMARY). — In this short article the author recalls the first flight across the North Pole which took place fifty years ago by the semirigid airship Norge. It was made in Italy after having been planned by engineer Umberto Nobile and later on it was purchased by the Norwegian Air Club. The Amundsen-Ellsworth-Nobile transpolar flight from Svalbard to Alaska was accomplished between May 11th and 14th, 1926. The most significant geographical result was the ascertainment that no land masses existed between the Pole and Barrow Point.