

## **LA SPEDIZIONE POLARE DEL DIRIGIBILE NORGE DEL 1926 E DEL DIRIGIBILE ITALIA 1928**

**prof. Carlo BARBIERI**

Nel mese di maggio del 1926 una delle nostre migliori aeronavi, appartenente alla classe N, costruita da Umberto Nobile e da poco tempo ceduta all'aeroclub di Norvegia, si posava sui ghiacci dell'Alaska, oltre lo stretto di Bering.

La notizia poteva anche passare inosservata se il dirigibile Norge non avesse appena concluso quello che allora venne descritto come il più audace volo mai compiuto dall'uomo verso l'ignoto ossia la trasvolata della calotta artica e la conseguente conquista del polo nord.

A bordo dell'Aeronave, oltre ai 13 membri dell'equipaggio vi era Roald Amundsen, il grande esploratore norvegese, Lincoln Ellsworth un americano che in gran parte aveva finanziato l'impresa e coraggiosamente volle parteciparvi, e Umberto Nobile che aveva progettato, costruito e assunto il comando del Dirigibile.

Il nome di Umberto Nobile è quindi strettamente legato alla conquista del polo nord, la cui via, come è noto è stata segnata da tanti sacrifici, grandi speranze, molte illusioni ma soprattutto da spaventose tragedie.

Prima del volo del Norge, tutti i progetti ideati dall'uomo per giungere al polo nord, si erano infranti contro la barriera dei ghiacci del mare Artico e quasi tutti erano finiti tragicamente.

Per trovare un riferimento alla letteratura polare, potrei aggiungere che tutti questi tentativi non avevano fatto che togliere qualche piccolo lembo del fitto velo di mistero che la sfinge polare da secoli continuava ferocemente a difendere, ma con l'inizio del 1900, con il progredire della scienza anche la tecnica dei trasporti entra in un nuovo periodo: l'uomo finalmente conquista il dominio della terza dimensione e comincerà a volare ed a dirigersi nell'aria con un mezzo meccanico.

Sarà proprio questa via alternativa, la via dell'aria a portare per la prima volta l'uomo sul polo nord.

Vorrei qui ricordare due pionieri del volo artico, primo fra tutti Salomon August Andrè, un ingegnere svedese che nel 1897 si levò in volo dalle isole Svalbard con due compagni a bordo del suo aerostato, l'Ornen munito di un ingegnoso apparato di vele direzionali e cavi moderatori. La sua audace impresa purtroppo finì in tragedia.

Ventotto anni più tardi, nel 1925 anche il grande Roald Amundsen, dopo il fallimento di alcuni tentativi di raggiungere il polo nord seguendo la via tradizionale, quella di superficie con cani e slitte, si rivolgerà al mezzo meccanico. Verrà in Italia, a Marina di Pisa alla CMASA e acquisterà due idrovolanti Dornier Wal con i quali decollerà dalla Baia del Re nel maggio del 1925.

Il suo tentativo sarà più fortunato del precedente perché Amundsen riuscirà a tornare nonostante un disastroso atterraggio sui ghiacci polari che distruggerà un velivolo. Il risultato della sua impresa fu apprezzabile perché venne stabilito il nuovo record di avvicinamento al polo nord ma per giungere alla meta si doveva ancora coprire una distanza di oltre 100 miglia.

Gli anni seguenti, 1926 e 1928 saranno caratterizzati sul piano delle esplorazioni artiche da due straordinarie imprese aeronautiche polari, entrambe realizzate con lo stesso mezzo, il Dirigibile che per la prima volta veniva impiegato in esplorazioni geografiche polari.

La prima impresa, del 1926, con il dirigibile Norge, ispirata da Roald Amundsen, non solo porterà l'uomo per la prima volta sul polo nord, ma sarà una spettacolare trasvolata della calotta artica che partendo da Roma si concluderà a Teller in Alaska. Il volo fu di oltre 13.000 Km e al di là del grande risultato esplorativo, il volo del Norge tratterà una nuova via di comunicazione aerea, la " Traspolar

Linea tra i due continenti Europa e America. Inoltre il successo dell'impresa farà anche cadere l'ultimo velo del mistero artico. Finalmente verrà fugato ogni dubbio sulla presenza di un continente al vertice del mondo e verrà così definitivamente stabilito che in zona polare non vi era terra, non mare libero, ma solo una sconfinata e sconnessa distesa di ghiacci fluttuanti sull'oceano Artico e in perenne deriva. Il volo del Norge fu un grande trionfo per l'Aeronautica Italiana che oltre alla fornitura del mezzo, partecipò con sei componenti l'equipaggio fra i quali Umberto Nobile comandante dell'Aeronave.

Nella seconda metà del secolo scorso, dopo il volo del Norge, secondo un calcolo fatto da esperti, in zona artica rimanevano ancora quattro milioni di chilometri quadrati inesplorati, inoltre Umberto Nobile aveva intuito l'enorme importanza che poteva rivestire il polo nord come centro di termoregolazione che poteva interessare l'ecosistema di almeno tre continenti, Europa Asia e America. Vi era quindi la possibilità di realizzare un interessante programma di osservazioni scientifiche proprio in corrispondenza di questo importante punto geografico.

Con queste premesse e su queste basi, nacque nel 1928 la spedizione polare del Dirigibile Italia.

Così come due anni prima era stato un trionfo per l'Aeronautica Italiana, con la spedizione del Dirigibile Italia fu un grande momento per la scienza.

Umberto Nobile riuscirà a portare in volo sul polo nord un completo laboratorio per la ricerca scientifica, direttamente coinvolti vi erano a bordo dell'aeronave tre scienziati: Finn Malmgren, meteorologo e geofisico dell'Università di Uppsala (Svezia) una dei più importanti Atenei di tutto il grande Nord; Frantisek Behounek, fisico nucleare specializzato a Parigi alla Sorbonne e uno dei migliori allievi di Marie Curie a quel tempo docente del Radio all'Università di Praga; ed infine l'italiano Aldo Pontremoli, il fisico che aveva da poco tempo fondato il Dipartimento di Fisica all'Università di Milano. Pontremoli era una giovane speranza della Fisica italiana ed anche una figura emergente come fisico in campo internazionale.

Il programma scientifico prevedeva una discesa sui ghiacci polari del polo nord per effettuare una serie di osservazioni scientifiche che in gran parte si riferivano alla Meteorologia, all'Oceanografia, al Magnetismo terrestre, alle radiazioni penetranti, all'Elettricità atmosferica, biologia polare etc.

Il Dirigibile Italia raggiunse il polo nord alle 0.20 del 24 maggio 1928. Le proibitive condizioni del tempo tuttavia impedirono agli scienziati la prevista discesa sui ghiacci polari e dopo due ore di vana attesa, per il perdurare del maltempo il Dirigibile Italia sarà costretto ad un anticipato ritorno alla base logistica della Baia del Re, ubicata a 79 gradi di Lat. Nord alle isole Svalbard.

Sulla via del ritorno e dopo aver lottato per oltre trenta ore contro le avverse condizioni del tempo, l'aeronave Italia, per cause ancora oggi sconosciute si infrangerà sui ghiacci del mare Artico a circa 120 miglia dal punto dove era previsto l'atterraggio.

La storia della spedizione del Dirigibile Italia, poteva finire con questo drammatico schianto sui ghiacci polari ma accadde un fatto del tutto inatteso: da quel tragico epilogo infatti avrà origine quella che allora venne descritta come la più imponente manifestazione di solidarietà e di fratellanza umana che la storia delle esplorazioni artiche ricordi; vennero coinvolte direttamente sei nazioni con un vasto dispiegamento di forze, 22 aerei, 18 navi ed oltre 1500 uomini ma indirettamente verrà coinvolto l'intero mondo civile che grazie alla radio che muoveva allora i suoi primi passi, potrà seguire in trasmissione diretta e su scala mondiale tutte le varie fasi di questa affascinante ma al tempo stesso drammatica vicenda.

La radio avrà un ruolo di primo piano nella spedizione del dirigibile Italia perché in un primo tempo fu indispensabile per i collegamenti e per ricevere le previsioni del tempo necessarie alla navigazione del dirigibile; successivamente sarà determinante per lanciare i primi messaggi di soccorso dei naufraghi dalla banchisa artica.

Vorrei poter dedicare questo incontro alla memoria di coloro che da veri pionieri parteciparono alle due spedizioni polari del 1926 e del 1928, in particolare alla memoria di coloro che con meno fortuna non

fecero ritorno. Questi uomini, dimostrando il più grande coraggio, sacrificarono la loro vita alcuni, in nome della Scienza ed altri nel segno più alto della fratellanza umana

Per concludere questo mio breve intervento desidero citare le parole di Umberto Nobile, si tratta di una riflessione che ho trovato nei suoi appunti e che si riferisce alle sconfinite solitudini polari. Credo sia il comune sentimento provato da tutti coloro che hanno tentato di avvicinarsi al vertice del mondo.

“ L’attrazione per le regioni polari per chi è stato una volta è irresistibile, quel senso di assoluta libertà dello spirito, quell’allontanamento da cose naturali che non siano quelle indispensabili per la sopravvivenza... quel perdere valore di principi, idee, sentimenti così importanti ed essenziali nel mondo civile... la legge umana che più non esiste e cede il posto a quella della natura... quella solitudine immensa dove ognuno si sente Re di sé stesso...

Tutto questo una volta provato non si dimentica più ed esercita un fascino al quale non è possibile resistere”.