

UMBERTO NOBILE



Umberto Nobile

Umberto Nobile.

Asciutto e segaligno, fisicamente questo meridionale assomiglia a uno di quei fiorentini del rinascimento che alternavano il loro tempo tra il campo di battaglia e la creazione di un capolavoro.

Tutto l'uomo e tutta l'anima sono nel suo volto. Non v'è da ingannarsi. Basta vederlo una volta sola: l'impressione è indimenticabile. La valutazione immediata.

Nella sua faccia dalla sagoma d'asceta è ad un tempo la dolcezza francescana e la durezza volitiva del Savonarola. Il contrasto evidentissimo anzichè stonare, crea i chiaroscuri che fanno più luminosi e più profondi i suoi occhi di meridionale pieni di ardore e di febbre.

Il suo carattere è come la sua faccia: dolce come una bambina, proclive all'ottimismo e alla buona fede, fermo come una roccia, tenace e inflessibile come un'ancora da corrente.

Taciturno, in mezzo a qualunque folla egli vi sembra sempre un isolato, pensoso, preoccupato.

Mite e ottimista non è mai riuscito ad ammettere che qualcuno potesse invidiarlo, per la sua bontà, per il suo sapere, per la sua abilità, per la sua superiorità. Nemmeno quando questo sentimento si traduce in azione, in male azioni. Allora, più che dolore, egli prova stupore, un ingenuo stupore da illuso. Disdegna la difesa e non serba rancore, come tutti i forti.

Credo che egli ignori l'orgoglio e il senso della sua forza.

Quando i giornali stranieri dedicavano pagine intere alla sua gesta, alla sua epica resistenza, al suo valore, egli leggeva tuttociò come sorpreso. Quando uomini di scienza riunitisi per onorarlo, parlavano della sua opera e dei suoi meriti, il suo

goffo imbarazzo faceva pena: arrossiva come un fanciullo colto in fallo e guardava smarrito verso l'uscio, come per volersene scappare.

Della sua resistenza fisica è inutile parlare dopo la sua gesta. La meraviglia è che in un corpo simile vi si contenessero tanti nervi e tanta forza. E siccome ciò è inammissibile, bisogna pensare che una volontà eroica li sostituisse.

In una riunione dell'Accademia delle scienze e dell'Associazione ingegneri di Leningrado alla quale fu invitato per comunicare i suoi studi e i suoi propositi per il volo transpolare, non si esitò a dichiarargli che, esaminate tutte le possibilità e vagliate tutte le circostanze al lume della scienza e dell'esperienza delle precedenti esplorazioni, essi ammiravano tantopiù la bellezza del suo gesto, in quanto egli stesso non poteva ignorare l'insuccesso cui andava incontro e forse anche la catastrofe. E dicendo ciò erano veramente commossi.

Nobile li riguardava invece stupito e quasi non avesse argomenti da opporre alle prove schiaccianti che essi elencavano, si limitò a soggiungere con timidezza ma con ferma convinzione:

— Mussolini mi ha ordinato di arrivare all'Alaska. Vi arriverò.

Storico. E fu tutto.

Ricordo l'impressione enorme che queste parole suscitarono in quell'uditorio eccezionalmente scelto. Vi fu un momento di silenzio drammatico. La sensazione dello sbalordimento era così viva, così plastica in quei volti, che si cercavano l'un l'altro con lo sguardo come per riaversi.

E forse quegli scienziati, oggi, dopo il trionfo, non trovando nei canoni scientifici la legge applicabile al caso particolare, avranno finito per convincersi che nelle settantadue ore del volo terribile, in condizioni climatologiche terrificanti, l'uomo esile, senza carne attorno le ossa nodose, non sia schiantato al suolo di stanchezza, di freddo, di sonno, sia insomma arrivato, vincendo la natura, vincendo la cattiveria degli uomini, vincendo la vita stessa, sia arrivato perchè il Duce gli ha ordinato di arrivare.

Uno studente eccezionale.

Sulla vita di Umberto Nobile, sono state scritte in questi giorni molte inesattezze. Poichè la storia s'è oramai impadronita di lui è bene che i suoi connotati fisici e morali rimangano fissati con esattezza e precisione.

Nato a Lauro in quel d'Avellino il 21 Gennaio 1885, passò a Capua i suoi primi anni ed in quella città, ove suo padre ricopriva la carica di Ricevitore del Registro, compì i primi studi insieme al fratello maggiore Donato, attualmente funzionario nell'Intendenza di Finanza a Venezia ed al fratello minore Amedeo, oggi professore di matematica e fisica al R. Istituto Tecnico di Bari, nonchè Direttore di quell'Osservatorio Meteorologico. Compiuti gli studi primari, passò a Napoli per frequentarvi il Liceo e successivamente il Politecnico ove conseguì la doppia laurea di Ingegnere industriale ed Elettrotecnico.

È questo il periodo della sua vita certamente il più notevole, perchè il suo carattere si rivela in manifestazioni così caratteristiche che hanno lasciato tra i suoi compagni ed i suoi professori, l'impressione della sua eccezionale personalità.

Essi ricordano ancora, come spesso il giovane studente, si compiacesse di sostenere opinioni contrarie a quelle dell'insegnante o generalmente accettate, e l'originalità delle tesi contraddittorie ch'egli sapeva attingere dalla profonda conoscenza della materia e dalle naturali risorse del suo ingegno, per sostenerle. Contrariamente a quanto avviene tra studenti, queste manifestazioni di originalità anzichè essere accolte con ironia, erano riguardate con un certo rispetto, perchè l'altezza a cui Nobile sapeva elevare la discussione, la genialità cui ispirava le sue argomentazioni, anche se utopistiche, raggiungevano sempre lo scopo di interessare l'uditorio e di appassionarlo.

Un altro sintomo rivelatore della sua natura era lo strano metodo ch'egli usava nello studio. Non affrontava mai più di una disciplina alla volta, trascurando in quel turno tutte le altre; vi si gettava a corpo morto, voleva vedervi chiaro fino in fondo e solo quando se n'era reso padrone da non dovervi tornar sopra, l'abbandonava e passava ad un'altra. Nè richiami nè rimbrotti di professori potevano distrarlo dal suo metodo. Il quale aveva per altro la virtù di farlo arrivare agli esami così

sicuro delle materie che la classifica di primo col massimo dei voti e la lode era diventata per lui una consuetudine.

Al secondo anno di università è rimasto famoso tra i suoi compagni e professori il suo ritiro dagli esami, quando non gli rimaneva più che una materia e la più facile, solo perchè in una votazione non aveva ottenuto i pieni voti assoluti. Preferì ripetere l'anno piuttosto che rinunciare al suo primato.

Congedato dal Politecnico con le due lauree a pieni voti assoluti e la lode, per seguire la tradizione familiare, ma più per secondare il desiderio del padre che adorava, partecipò ai concorsi statali aperti in quell'anno 1909, alle Ferrovie ed al Genio Civile. Alle ferrovie riuscì il primo dei settantatré vincitori; al secondo, il primo dei quaranta. Fu immediatamente assunto quale Ispettore nell'Ufficio speciale delle ferrovie con sede a Napoli ove rimase tre anni. Ma per quanto lusinghiera la carica in età così giovanile, ben altro egli vagheggiava. Di fatti, nel 1912, appena aperto a Roma il 1° corso di aeronautica al Battaglione Specialisti del Genio, vi si iscrisse ed è inutile ormai dirlo, anche qui conseguì il primo posto agli esami.

Era stato intanto nominato per desiderio forse del suo ex maestro, il professore Guidi che ne era il presidente, segretario della Commissione di competenti del Ministero dei Lavori pubblici per lo studio dell'impianto e collaudo di un'importante teleferica destinata al trasporto dei carboni da Savona a San Giuseppe. La difficoltà e l'importanza notevole di quell'impianto rese necessario lo studio di tutte le questioni che si connettevano con l'esercizio di quella linea. Fu in tale occasione che il Nobile incaricato delle risultanze, effettuando studi e ricerche nel laboratorio sperimentale di Torino, intraprese lo studio della determinazione, con un calcolo rigoroso, degli sforzi di sollecitazione dei cavi di acciaio, determinazione che fino allora si era fatta in un modo puramente empirico.

Dalle ferrovie all'aeronautica.

Scoppiata la guerra egli si mise immediatamente a disposizione del Ministero della Guerra per l'aeronautica e fu subito destinato allo Stabilimento di costruzioni del quale in brevissimo tempo gli fu affidata la Direzione.

Era finalmente nel suo regno. La sua tacita aspirazione si

realizzava. Egli portò subito in quel laboratorio centro di lavori, di esperienze e di studi, la sua profonda cultura e l'appassionato amore del perfezionamento. Fu così che dal primo tipo originale del Dirigibile di Crocco e Ricaldoni, attraverso i nuovi tipi da lui creati (O-T. 34-05-N-MR-) si giunse progressivamente al tipo che oggi col Norge ha superato l'estrema, la definitiva prova. Ma attraverso quali lotte e quali contrasti!

Nei quattro anni che decorsero dall'armistizio al suo primo volo col Norge nel 1923, mentre attraverso i suoi studi egli intuiva l'immane divenire del dirigibile italiano, sia come arma precisa e formidabile, sia come mezzo di trasporto, pratico e sicuro, la sua fu tutta una lotta contro una coalizzazione di elementi che non solo volevano eliminare lo stabilimento, ma gli stessi dirigibili, ritenuti un inutile oggetto di lusso i cui scarsi benefici in guerra si ritenevano sproporzionati alla spesa.

Battaglia dura nel periodo in cui pareva che si corresse a gara tra i vari ministreri per annullare la forza della Nazione ed egli, solo contro tutti, avrebbe finito certamente per soccombere se non fosse intervenuta tempestivamente la rivoluzione fascista a metter fine al tradimento della Patria.

Reso ormai tranquillo da questo lato, mentre con insonne studio continuava i perfezionamenti che da dirigibile a dirigibile si facevano sempre più precisi e sicuri, si andava forse convincendo che allo sviluppo del mezzo non corrispondevano i progressi dell'efficienza aeronautica, o meglio, che l'impiego del dirigibile non corrispondeva all'utilità che con i suoi perfezionamenti egli aveva ragione di ritenere conseguibile, ciò che fino ad un certo punto poteva giustificare la sfiducia che si aveva in quest'arma.

Le sue indagini sul movente di questa stasi nel progresso della pratica aeronautica, dovettero convincerlo che per consuetudine il dirigibile di oggi veniva ancora considerato quello iniziale. Che mentre cioè « Il Dirigibile Militare Italiano » era diventato l'N. I, mezzo sicuro e perfetto, i procedimenti di volo erano rimasti gli stessi.

Nel suo profondo buon senso pensò forse che sarebbe stato inutile, ed in ogni modo troppo lento, qualsiasi tentativo teorico e che più proficuo invece sarebbe stato l'esempio.

Era il tempo in cui un volo da Roma a Napoli o a Palermo, si considerava quasi un prodigio. L'uscita dall'hangar di un

dirigibile, presupponeva una tale preparazione, da trasformare l'episodio in un vero avvenimento. Bisognava che tutte le condizioni di tempo, vento, pressione atmosferica, visibilità, si verificassero contemporaneamente per decidere il volo più breve. E questo mentre egli sapeva di aver raggiunto col suo apparecchio la piena tranquillità per ogni tempo e per ogni volo.

La sua opera sarebbe rimasta dunque sterile se i vecchi pregiudizi e le leggende non fossero stati scardinati.

Dagli studi del laboratorio, egli passò allora audacemente, fulmineamente, alla parte pratica dell'aeronautica.

Costruitosi per se esclusivamente una specie di dirigibile tascabile, l'M. R., di appena mille metri cubi, un dirigibile che sulle prime fece ridere i competenti i quali giuravano che non avrebbe mai potuto lasciare il cielo di Ciampino, con questo giocattolo egli, sprovvisto perfino del brevetto di pilota, *Charta magna* per salire la navicella di un dirigibile, si elevò tranquillamente in aria e dopo un primo periodo di voli sperimentali nei quali pareva andasse in cerca di pericoli da affrontare e pieni quindi di emozionanti accidenti, cominciò a correre l'Italia, con qualunque vento, con qualunque tempo. E come dall'ironia si era passati allo stupore, dallo stupore si passò all'invidia ed alla guerra sleale e subdola.

Ma Nobile mirava troppo alto per preoccuparsene: a lui premeva il progresso dell'aeronautica come prima lo aveva interessato il progresso dell'apparecchio. Egli non poteva preoccuparsi di ciò che avveniva intorno a lui, piccole meschine manovre di omuncoli trascurabili; a lui interessava di arrivare alla certezza assoluta delle sue previsioni: a stabilire cioè, sotto ogni aspetto di efficienza, di sicurezza, di praticità, le possibilità del dirigibile italiano.

Potè così dire il giorno che seppe che Amundsen aveva scelto l'aeroplano per raggiungere il Polo, che il solo mezzo sicuro di riuscita era il suo dirigibile ed il giorno in cui Amundsen, dopo l'insuccesso venne a Roma a cercarlo, egli potè esibirgli già i piani pronti per un dirigibile da esplorazioni polari.

E quando Amundsen rinunziò alla nuova costruzione per ragioni di tempo, egli non esitò ad assumersi l'impegno di adattare alla formidabile impresa l'N-I non nato certo per siffatte prove.

Non si accenna qui per amor di patria e per non dare un

dispiacere allo stesso Nobile che non ne ha mai voluto sentire parlare, alle basse manovre ed alla guerra sleale per far fallire il suo progetto, proprio nel momento in cui il « Dirigibile Italiano » era impegnato e con esso l'onore dell'aeronautica italiana.

È storia antica. Ogni uomo di genio, ogni uomo eccezionale, ne ha avuto la sua parte.

Nobile ha risposto da par suo. La transvolata polare è invece storia di oggi, storia di domani, dell'avvenire.

Per Nobile e per l'Italia.

Per l'Italia soprattutto.

Bibliografia.

Do qui le opere che tra la costruzione di un dirigibile e l'altro, tra la soluzione di un arduo problema di dinamica e un volo audace, l'Ingegnere Nobile ha trovato il modo di compilare.

- 1) La sollecitazione di flessione nei cavi portanti dei trasporti aerei;
- 2) Abachi per determinare la forza ascensionale del gas idrogeno;
- 3) L'elica aerea propulsiva;
- 4) Il consumo di gas idrogeno per palloni dirigibili in relazione alla forza ascensionale;
- 5) L'aviazione — Fondamenti teorico-sperimentali;
- 6) Della quota massima di volo degli aeroplani;
- 7) Del costo dei trasporti aerei con dirigibili;
- 8) L'impiego dei dirigibili nei trasporti dei passeggeri (indagini sui limiti massimi del carico utile, della distanza, della quota e della velocità);
- 9) L'avvenire dei trasporti aerei nei servizi pubblici;
- 10) Di alcuni recenti progressi nella tecnica dei dirigibili semirigidi italiani;
- 11) Recenti progressi in airships construction in Italy;
- 12) Alcuni primi risultati di collaudo dell'aeronave N. 1;
- 13) Prove di ormeggio funicolare pei dirigibili;
- 14) Contributo sperimentale allo studio delle variazioni di carico utile di una aeronave in dipendenza delle condizioni atmosferiche ambientali;
- 15) Collaudo del dirigibile N. 1;
- 16) Della quota di tangenza di un'aeronave;
- 17) Di alcune cause di errore nella misura della velocità delle aeronavi;
- 18) Sullo sviluppo delle costruzioni dei dirigibili in Italia;
- 19) Il volo transpolare;
- 20) Sistema « Nobile » per atterramento ed ammaramento meccanico di aeronavi.

Particolarmente degne di nota fra le elencate pubblicazioni sono il trattato sull'aviazione e le memorie di cui ai numeri 6, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20.

Nel trattato sull'aviazione il Nobile porta la sua analisi, in forma chiara ed incisoria, sui più vitali problemi dell'aviazione, dimostrando acuto ingegno accompagnato da non comune spirito pratico. Nelle altre pubblicazioni più sopra ricordate sono specialmente da rilevare i rigorosi processi di calcolo che l'autore indica per la risoluzione di importanti e nuovi problemi della meccanica aeronautica, e la assoluta padronanza della materia riferentesi allo studio della nave aerea ed alle sue applicazioni al volo transpolare.

PARTE PRIMA

== DA ROMA A LENINGRADO ==