

PIER PAOLO ALFEI¹

*La cooperazione internazionale nel primo volo transpolare
Amundsen-Ellsworth-Nobile.
Il ruolo dell'Unione Sovietica nei giornali dell'epoca*

Premessa: cooperazione internazionale e nazionalismo

Da quasi un secolo, soprattutto in Italia e in Norvegia, quando si parla della spedizione del dirigibile N1/Norge si cerca sempre di valorizzare il ruolo di un leader (e, conseguentemente, di una nazione) a scapito di un altro: probabilmente è anche per la presenza di questi strascichi di certo nazionalismo che ancora non è stata redatta una storia articolata e condivisa, non diciamo complessiva, della spedizione, preparata attraverso uno studio incrociato di tanta documentazione conservata, tra l'altro, in Italia, Norvegia e Stati Uniti. Solamente andando oltre la quasi secolare diatriba "Umberto Nobile vs Roald Amundsen", relativa anche - ma non solo - ai meriti del successo del volo del Norge, si potrà giungere a risultati fecondi dal punto di vista della ricerca storica. Si ritiene che un passo in tale direzione possa essere costituito dalla valorizzazione del ruolo avuto in quell'impresa dalla cooperazione internazionale, mettendo altresì in luce per la prima volta il contributo dato, in ordine progressivo di importanza, da Francia, Inghilterra e, soprattutto, dall'Unione Sovietica.

Poiché, come detto, una trattazione ampia che tenga in considerazione i ruoli e gli interessi delle potenze coinvolte non è ancora stata scritta, ritenendo che fino a oggi gli studi pubblicati in particolare in Italia e in Norvegia non abbiano analizzato il ruolo dell'Unione Sovietica nella spedizione del Norge, si vogliono qui delineare i risultati di studi preliminari condotti sugli articoli pubblicati dai giornali che raccontarono gli eventi. Articoli che, in sottofondo, permettono di leggere la propaganda collegata alla narrazione dei fatti e dei protagonisti delle imprese polari.

Innanzitutto, si può dire qualcosa di quelle che in un articolo di giornale, forse con un'espressione un poco sminuente, furono definite «cortesie franco-britanniche» (*Le modificazioni ...*, 1926). Da un lato, il luogotenente Mercier dell'Aeronautica francese² aveva garantito la disponibilità di tutti gli hangars della

¹ pierpaoloalfei@gmail.com.

² Ricordiamo che Mercier rimase poi a bordo del Norge, come il maggiore Scott, di cui si dirà, solamente per la tratta Ciampino-Pulham. Nelle fonti a oggi consultate la figura del luogotenente francese appare in secondo piano: lo stesso Nobile, nei suoi scritti, si limita a nominare in qualche passo il suddetto militare. Si veda ad esempio Nobile (1959, p. 29).

Marina militare del suo paese ad accogliere il dirigibile, qualora questo avesse incontrato condizioni meteorologiche avverse: in particolare, erano state predisposte le basi di Cuers e Rochefort (*Le modificazioni apportate...*, «Il Popolo d'Italia», 18 marzo 1926; *Il Norge avrebbe atterrato*, «Il Giornale d'Italia», 16 maggio 1926). Dall'altro, il maggiore inglese George Herbert Scott, il cui nome sovente è associato principalmente al volo del dirigibile R34, non solo contribuì all'organizzazione della sosta a Pulham ma fornì all'allora colonnello dei suggerimenti che si rivelarono vitali per il successo della spedizione. Un primo momento di questa collaborazione tra Nobile e Scott si ebbe negli ultimi giorni di luglio, quando l'italiano si recò in Inghilterra per discutere la questione del pilone di ormeggio. Nell'arco di due visite, rispettivamente a Pulham e Cardington, Nobile potette «prendere visione dei disegni di insieme» del pilone, «esaminare taluni pezzi in costruzione [...] relativi al dispositivo di attacco portato dal dirigibile» e discuterne assieme a Scott (Centro di documentazione “Umberto Nobile”, N1/Norge, III/2 *Rapporto sui risultati della missione del Ten. Col. Nobile in Norvegia*, 12 agosto 1925)³. Un secondo momento è individuabile nella corrispondenza avuta tra Scott e Nobile tra l'ottobre e il novembre 1925. Spicca per importanza una lettera di Nobile⁴ del 22 ottobre 1925, conservata presso il Centro di documentazione “Umberto Nobile” (d'ora in poi CDUN), della quale si ritiene opportuno citare uno stralcio:

«Allow me in the meantime to make you some questions concerning the behaviour of the various parts of the airship with low temperatures, of which you will have certainly a greater experience than I have yet. I would like to know if you have never had some troubles in the working of valves, owing to ice formations on the same valves seats, and if affirmative, which remedies you have adopted. I would like also to know which inconveniences you have met in the working of engines, and what special precautions you were obliged to adopt, for eliminating them. I beg you finally to let me know all those other news that you think important about the low temperatures. At the same time I beg you to inform me if you are satisfied of the fire extinguishers type “Fréth” and “Petro”, and if they are, among them known by you, the most convenient aboard the airships» (CDUN, N1/Norge I/1, Nobile a Scott, 22 ottobre 1925).

Nella risposta, Scott fornì a Nobile dei pareri articolati, facendo altresì riferimento all'esperienza della prima guerra mondiale: ad esempio, relativamente alle valvole automatiche del gas, informò il colonnello della sua abitudine di

³ Si ritiene degno di menzione specificare che, nel *Rapporto*, Nobile, subito dopo il ritorno a Roma, provvide ad applicare immediatamente le modifiche pensate assieme al maggiore Scott. Premesso che secondo il colonnello italiano, a seguito della missione di fine luglio, si rendeva necessario «adattare il nostro dirigibile “N1” per l'attacco al pilone di ormeggio e costruire con poca spesa un pilone sperimentale alto 35 metri», nel *Rapporto*, stilato pochi giorni dopo, si faceva menzione del fatto che “i disegni relativi sono già in corso di compilazione”.

⁴ Il colonnello intrattenne la corrispondenza dal suo ufficio presso lo Stabilimento di costruzioni aeronautiche.

distribuire l'equipaggio lungo la chiglia per aprirle a mano; oppure, riguardo alla questione degli estintori, Scott consigliò i Freth per la chiglia e i Pyrene per le navicelle motrici (CDUN, N1/Norge I/1, Scott a Nobile, 3 novembre 1925). Successivamente, l'italiano sarebbe tornato sulla questione della formazione di ghiaccio sull'aeronave, chiedendo nuovamente consiglio al militare inglese:

«I would be therefore much grateful to you if you would have the kindness to give me your advice, based on your experience, about the possibility that, during the navigation may be formed an ice or a frost layer next to the airship envelope» (CDUN, N1/Norge I/1, Nobile a Scott, 10 novembre 1925).

Come si può constatare attraverso la suddetta documentazione, nella fase dei preparativi della spedizione, Nobile ricevette dal maggiore Scott molti suggerimenti che avrebbe messo in pratica e condiviso, ad esempio, a Leningrado, nelle riunioni alle quali si accennerà più avanti⁵.

Il ruolo dell'Unione Sovietica

Un ruolo molto più rilevante in questo discorso di cooperazione internazionale nel suddetto volo polare è senza dubbio ricoperto dall'Unione Sovietica. I presupposti del coinvolgimento dell'URSS in una missione norvegese/statunitense/italiana furono posti da alcuni colloqui tra Nobile e l'addetto militare presso l'ambasciata russa a Roma. Successivi accordi furono presi dal comandante Miraglia a Mosca e, di nuovo, da Nobile e dal tenente della Marina norvegese Hjalmar Riiser Larsen a Leningrado e a Mosca, tra il 22 e il 27 gennaio 1926.

A Roma, Nobile, Riiser Larsen, il comandante delle forze aeree di Leningrado Zinovieff e il sottosegretario per gli Esteri Maksim Litvinoff organizzarono tutti i preparativi per la sosta del dirigibile nell'aerodromo di Gatschina⁶, a pochi km dalla città russa⁷. Zinovieff, tra l'altro, concesse all'equipaggio di utilizzare un'officina vicino l'aerodromo «per piccoli lavori di forgia o tornio» e «una delle stazioni portatili in uso nell'esercito» per

⁵ Si ritiene però possibile ipotizzare la presenza di lievi divergenze tra Nobile e Scott in merito alle modifiche da applicare al dirigibile scelto per la spedizione polare. Ad esempio, in un'intervista rilasciata a «Il Messaggero» il giorno dopo la partenza del Norge da Ciampino, Scotti dichiarò che avrebbe «voluto un irrigidimento di prua più robusto perché l'aeronave potesse stare al pilone anche con venti molto forti» (*Il dirigibile, sorpassata Tolone, naviga verso Pulham* [paragrafo: *Cosa dice il maggiore Scott*], «Il Messaggero», 11 aprile 1926).

⁶ L'aerodromo fu costruito in una piana che prima del 1923 era il terreno di caccia preferito di Nikolaj Aleksandrovič Romanov (*Le festose accoglienze a Gatchina*, «Il Popolo», New York, 16 aprile 1926).

⁷ Si ricorderà che fu il meteorologo italiano Filippo Eredia a suggerire di modificare la rotta Pulham-Trondheim in Pulham-Leningrado-Baia del Re a causa dei forti venti presenti sulle coste occidentali della Norvegia. Per approfondire la questione: *Intervista col Prof. Eredia meteorologo del "Norge" fino a Leningrado*, «Il Giornale d'Italia», 14 maggio 1926.

l'illuminazione dell'hangar. Per il tramite di Litvinoff fu anche possibile ricevere dal governo russo i 25,000 rubli necessari per la sistemazione dell'aerodromo, il dispiegamento di circa trecento soldati per le manovre di ormeggio e di sorveglianza dell'hangar e, infine, il rifornimento di 12.000 metri cubi di idrogeno (CDUN, N1/Norge I/1, *Rapporto sul mio viaggio in Russia*, 22-27 gennaio 1926).

Il 26 e il 27 gennaio, poi, a Mosca, Nobile, Rüser Larsen e il comandante dell'aeronautica russa Cartacoff si accordarono sull'opera di assistenza delle stazioni meteorologiche sovietiche al volo del Norge: queste ultime avrebbero collaborato con quelle italiane per il tratto Roma-Leningrado, mentre con quelle norvegesi per il percorso da Leningrado alla Baia del Re. Nei mesi seguenti, il governo russo avrebbe reso altresì disponibili all'equipaggio del dirigibile tutte le stazioni idrografiche e meteorologiche del Baltico e dell'Artico (Ivi), incluse quelle della Kamchatka e di Irkutsk, e avrebbe provveduto all'organizzazione di altre due basi in Novaja Zemlja e a Vologda (*Il "Norge" già pronto a riprendere le vie dell'aria*, «Il Popolo d'Italia», 14 aprile 1926; *L'inviato speciale de "L'Impero" segue a bordo del "Norge" la grande spedizione italo-norvegese al Polo Nord*, [paragrafo: *Una stazione aerologica a Vologda per il "raid" di Amundsen*], «L'Impero», 11 aprile 1926). Relativamente a questi aiuti, si consideri il rapporto che Miraglia inviò a Mussolini concernente la «permanenza nell'SSSR del dirigibile Norge» e in particolare il passaggio in cui sottolineava il fatto che il Dipartimento dei servizi meteorologici sovietico avesse fatto tutto il possibile per rendere disponibili a Eredia tutte le stazioni e gli osservatori (CDUN, N1/Norge V/3, Miraglia a Mussolini, *Permanenza nell'SSSR del dirigibile "Norge"*, 8 maggio 1926).

Ma il contributo russo alla spedizione non fu puramente *materiale*. Un altro elemento fondamentale è, infatti, costituito dalle riunioni quotidiane che vedevano coinvolti militari e scienziati russi e l'equipaggio e che si svolsero a Leningrado tra il 15 aprile e il 5 maggio 1926. Nell'arco di una di queste, ad esempio, Nobile, Miraglia e Zinovieff discussero tre opzioni della rotta che il dirigibile avrebbe dovuto seguire per raggiungere la Baia del Re⁸, ovvero di quella che era considerata la parte più insidiosa del viaggio prima della fase di sorvolo del Polo (*More Rows Aboard the Norge*, «The World's Work», n. 3, 1928)⁹. A un'altra

⁸ Nella prima opzione, il dirigibile avrebbe dovuto dirigersi verso Petrosadovsk e, poi, verso Vadsø; nella seconda, da Petrosadovsk avrebbe dovuto proseguire per Arcangelo; nella terza, infine, il Norge avrebbe dovuto volare a sud prima di risalire per la Norvegia settentrionale (*Il "Norge" nel cielo della Finlandia*, «Il Giornale d'Italia», 6 maggio 1926).

⁹ Si consideri a tal proposito una dichiarazione rilasciata da Nobile alla redazione de «Il Popolo d'Italia»: «Dell'intero percorso europeo il tratto più difficile dal punto di vista meteorologico è indubbiamente il tratto Gatschina-Vadsø-Spietzberg [sic]. Il mare di Barents sul quale si dovranno percorrere oltre mille chilometri è noto per essere il più tempestoso del mondo. La violenza del vento raggiunge intensità sconosciute negli altri mari. All'isola degli Orsi, attuata a metà strada tra la Norvegia e lo Spietzberg, la velocità media del vento nel mese di aprile è di oltre 10 m al secondo, mentre a Leningrado si hanno soli 4 m, ad Oslo 2,2, a Roma 3,2» (*La superba indefettibile preparazione tecnica del "Norge" fatta in Italia da italiani altrettanto valorosi quanto devoti al Regime ed al grande Duce sapientemente illustrata in un interessante articolo dall'eroico colonnello Nobile pilota insuperabile della storica impresa polare*, «Il Popolo d'Italia», 12 maggio 1926).

ancora, avvenuta il 29 aprile, presero parte anche dei piloti russi, che condivisero con Nobile alcune esperienze di volo e relative problematiche riscontrate, tra le quali la formazione di uno strato di ghiaccio di 5 millimetri sopra le ali degli aerei durante la tratta Leningrado-Konigsberg o nei sorvoli della Novaja Zemlja; questa condivisione di informazioni permise a Nobile di prendere ulteriori precauzioni per l'aeronave, ad esempio l'utilizzo di glicerina¹⁰.

Le riunioni si svolsero in diversi luoghi: nella casa dello scienziato Viktor Tichomirowff come nell'osservatorio di Sluck. La più importante si tenne nell'Hotel Europa di Leningrado il primo maggio dalle 10 a mezzanotte. In quello che il corrispondente del giornale *Il Corriere della Sera* Cesco Tomaselli definì «uno speciale aeropago meteorologico» (*La superba indefettibile preparazione...*, «Il Popolo d'Italia», 12 maggio 1926), Nobile, Eredia, Zinovieff, Tichomirowff, Boris Multanowsky e lo svedese Finn Malmgren raccolsero in un incontro conclusivo tutte le indagini scientifiche portate avanti nei giorni precedenti (*La partenza del "Norge" rimandata a oggi*, «Il Corriere della Sera», 3 maggio 1926).

Le motivazioni sovietiche

A questo punto dello studio risulta indispensabile evidenziare quali, a oggi, si ritengono essere le due principali motivazioni che spinsero l'Unione Sovietica a cooperare nel primo volo transpolare; ulteriori elementi di valutazione saranno ricavati da una futura disamina di vari archivi russi, principalmente a Mosca e a San Pietroburgo.

Innanzitutto, vi era un forte interesse geopolitico per le regioni polari. Attraverso un'astuta mossa politica, l'Unione Sovietica poté curare tale interesse pur non partecipando ufficialmente alla spedizione: il giorno dopo l'arrivo del dirigibile a Leningrado, il governo russo – infatti – emanò un decreto che proclamava la sua sovranità su ogni territorio o isola a nord delle coste del paese¹¹, più precisamente tra il meridiano 32°4'35" longitudine est e il meridiano 38°49'39" longitudine ovest.

¹⁰ A tal proposito, Nobile, tra l'altro, vi scrive: «I piloti russi mi hanno raccontato che specialmente in primavera ed in autunno, elevando un draken, se questo s'immerge nel nevischio presto si appesantisce e cade. Lo strato di ghiaccio che si trova formato attorno ai cavi presenta talvolta lo spessore di alcuni millimetri. Lo stesso fenomeno si manifesta durante il volo: un aeroplano da Leningrado a Konigsberg ebbe le ali rivestite di una crosta di ghiaccio spessa cinque millimetri: si formò ghiaccio perfino sull'elica! In un volo dalla Russia alla Nuova Zemlja il pilota racconta che la sua più grande preoccupazione era quella che potesse formarsi del ghiaccio sulle ali» (*La superba indefettibile preparazione tecnica del "Norge" ...*, «Il Popolo d'Italia», 12 maggio 1926).

¹¹ Sia nella stampa italiana che in quella norvegese, al decreto viene dedicato solo un breve trafiletto. Si considerino due esempi: *I Soviet si accaparrano continenti e isole da scoprire*, «Il Corriere della sera», 16 aprile 1926; *Alt land i Nordishavet erklæres for russisk!*, «Dagbladet», 16 aprile 1926.

Una seconda motivazione principale è da ricercarsi nel forte interesse tecnico per il dirigibile italiano¹². Per meglio comprendere questo punto, si potrebbe ricordare una frase pronunciata da Nobile durante un'importante conferenza organizzata dall'Accademia delle Scienze di Leningrado il 21 aprile 1926: «Our undertaking is two-fold: an expedition of *exploration*, for which I give the credit to Amundsen, and an *aeronautical* feat, planned by an Italian, for which I assume all responsibility» (CDUN, Norge N1 V/18, *Alcune vicende dell'Amundsen-Ellsworth-Nobile transpolar flight*, 1927. Corsivi miei). Ebbene, sia a gennaio che in primavera, l'attenzione dei militari e dei civili russi si focalizzò sul dirigibile italiano¹³. Nobile illustrò il velivolo in ogni suo aspetto in diverse occasioni: dalla conferenza di Mosca organizzata dall'associazione *Osoaviakhim* (CDUN, Norge N1 I/1, *Rapporto sul mio viaggio in Russia*, 22-27 gennaio 1926)¹⁴ al seminario svolto a Leningrado presso l'Istituto degli Ingegneri stradali e delle comunicazioni¹⁵.

La partecipazione “indiretta” alla spedizione del Norge, perciò, consentì alle autorità sovietiche di analizzare da vicino una tipologia di velivolo che avrebbe potuto rivoluzionare l'aviazione civile e militare della nascente potenza sovietica¹⁶. Si consideri, ad esempio, un articolo pubblicato sulla *Vecernaia Krasnaia Gazeta* tre settimane dopo il successo del primo volo transpolare: in questo documento, l'autore - Aronin - sottolineava che un dirigibile come il Norge avrebbe potuto servire lo stato in vari modi, tra i quali difendere i confini o essere utilizzato nella rotta marittima a nord delle coste russe (CDUN, Norge N1 IV/4, *Insegnamento del volo del “Norge”*, «Vecernaia Krasnaia Gazeta», 4 giugno

¹² Cesco Tomaselli ricorda come l'equipaggio a Gatschina non facesse «un passo senza sentirci fischiare nell'orecchio “Italianski dirigiabi”» (*Gli aeronauti dell'Artide a Leningrado*, «Il Corriere della sera», 20 aprile 1926).

¹³ Solo il 18 aprile 20.000 persone si trovavano presso l'aerodromo per ammirare il dirigibile (*Il “Norvegia” partirà sabato da Leningrado per Spitzbergen*, «Il Corriere d'America», 21 aprile 1926). Simili dettagli si possono ricavare dagli articoli pubblicati nella stampa norvegese, come ad esempio: «Norge” starter antagelig fredag fra Leningrad, «Dagbladet», 26 aprile 1926.

¹⁴ Nel suo rapporto, Nobile ricordava che in quell'occasione la cattedra dalla quale parlava era stata adornata con un lungo drappo sul quale vi era scritto sia in italiano che in russo: «la prossima spedizione aerea polare [sic] è una grande impresa di civiltà». In realtà, come si desume da una foto pubblicata sul giornale *La Tribuna*, sul drappo vi è scritto: «La prossima spedizione di Amundsen [sic] al Polo Nord è una grande impresa di civiltà» (*Il Consiglio dei Ministri plaude ai transvolatori del Polo*, «La Tribuna», 13 maggio 1926). Potrebbe questo piccolo errore essere considerato una microspia dell'allora incipiente rivalità tra due dei tre leaders della spedizione?

¹⁵ Il seminario fu strutturato in tre parti: 1 «The dirigibile factory from the financial and technical viewpoint»; 2 «The technical details of the dirigibile Norge»; 3 «The flight from Rome to Leningrad and the lessons therefrom» (*Amundsen goes to Spitzbergen*, «New York Times», 18 aprile 1926).

¹⁶ Ad esempio, durante la sosta di Gatschina quarantacinque ufficiali della Scuola aeronautica esaminarono ogni dettaglio e realizzarono disegni e fotografie del dirigibile italiano. Questo, d'altronde, fu visitato anche da molte altre autorità sovietiche: tra cui, il plenipotenziario Weinstein, in rappresentanza del Gubispolkom, il quale fece una foto con Nobile e Miraglia dinanzi alla cabina del Norge (*Sull'aspra via dell'Artico*, «La Domenica del Corriere», n.20, 1926). Foto simili vennero pubblicate anche nei giornali russi coevi, come ad esempio «Leningradskaia Pravda».

1926, trad. it.). Inoltre, come venne evidenziato da altre fonti coeve, l'utilizzo di dirigibili come il Norge avrebbe potuto ridurre grandemente i tempi di percorrenza: si consideri, ad esempio, che il dirigibile coprì il tratto Leningrado-Vadsø¹⁷ in diciannove ore invece dei tre giorni richiesti dal percorso in treno sulla ferrovia che da Leningrado conduce verso l'Oceano artico (*Viva l'Italia! Grida il col. Nobile*, «Il Giornale d'Italia», 7 maggio 1926). Il dirigibile avrebbe altresì rappresentato il velivolo principale utilizzato in un agognato servizio aereo trans-artico, come Karpinski propose durante la conferenza all'Accademia delle Scienze di Leningrado (*L'equipaggio del "Norge" festeggiato a Mosca*, «Il Giornale d'Italia», 23 aprile 1926)¹⁸.

Come si è cercato di dimostrare con la presente ricerca, il contributo russo all'impresa del Norge fu variegato e fondamentale, quantunque non disinteressato. Più in generale, anche attraverso i più brevi cenni riguardanti l'aiuto – di minore entità – francese e inglese, si è cercato di delineare la componente dialogica, cooperativa, della spedizione del Norge: solo in questo modo, in futuro, sarà possibile ricostruire una storia complessiva dell'impresa, allo stesso tempo sensibile alla complessità e scevra di forzature interpretative animate da un vago patriottismo.

BIBLIOGRAFIA

- Roald Amundsen, Lincoln Ellsworth, *Air pioneering in the Arctic*, New York, National Americana Society, 1929.
- Emilio Milisenda, *Umberto Nobile e il volo transpolare del Norge: storia, posta, documenti e curiosità*, Vignola, Vaccari, 2016.
- Umberto Nobile, *In volo alla conquista del segreto polare: da Roma a Teller attraverso il Polo Nord*, Milano, Mondadori, 1928.
- Umberto Nobile, *Gli italiani al polo nord*, Milano, Mondadori, 1960.
- Id., *Ali sul Polo: storia della conquista aerea dell'Artide*, Milano, Mursia, 2001.
- Antonio Quattrini, *Col "Norge" sulla via del Polo*, Firenze, Carpigiani, 1926.
- Sergio Alessandrini, *In dirigibile al Polo Nord. Storia di Renato Alessandrini, dalla prima trasvolata dell'Artide col "Norge" all'ultimo volo con l'"Italia"*, Roma, Società Geografica Italiana, 2019.
- Silvio Zavatti, *Cinquant'anni fa la trasvolata polare del dirigibile Norge*, «Rivista Aeronautica», 5-6 (1976), pp. 99-107.

¹⁷ La rotta approvata dal governo russo fu, alla fine, Gattschina-Leningrado-Petrosawodsk-Kem-Kola-Vadsø, almeno 1400 km su territorio russo (*Il "Norge" partirebbe martedì*, «Il Corriere della sera», 25 aprile 1926).

¹⁸ A questo riguardo, forse si ricorderà il progetto di poco precedente di Bruns, segretario della Società internazionale di Aviazione artica, di creare un regolare servizio trans-artico in dirigibile con il seguente itinerario: Leningrado-Vologda-Touroukhansk-Yokio (*Il "Norge" lascerà Leningrado nel pomeriggio di sabato*, «Il Messaggero», 21 aprile 1926).

La cooperazione internazionale nel primo volo transpolare Amundsen-Ellsworth-Nobile. Il ruolo dell'Unione Sovietica – Il 14 maggio 1926 il dirigibile N1/Norge arrivò a Teller, in Alaska, dopo aver sorvolato il Polo Nord, portando a termine un lungo viaggio effettuato attraverso l'Italia, la Francia, l'Inghilterra, il Mare del Nord, la Danimarca, la Norvegia, la Svezia, la Finlandia, l'Unione Sovietica, il Mare di Barents, le Svalbard e l'Oceano Artico. La spedizione, organizzata ufficialmente da Norvegia, Stati Uniti e Italia, ebbe successo anche grazie al contributo di altri tre Paesi, ovvero Francia, Inghilterra e, soprattutto, Unione Sovietica. Obiettivo dell'elaborato è fornire, attraverso l'utilizzo di fonti a stampa e d'archivio inedite, un primo contributo che analizzi il contributo russo al volo del *Norge*.

Parole-chiave: Cooperazione; Dirigibile; Meteorologia.

International cooperation in the first Amundsen-Ellsworth-Nobile transpolar flight. The role of the Soviet Union – On May 14, 1926 the N1/Norge airship arrived in Teller, Alaska, after flying over the North Pole, accomplishing a long itinerary through Italy, France, England, the North Sea, Denmark, Norway, Sweden, Finland, Soviet Union, Barents Sea, Spitzbergen and the Arctic Ocean. The expedition, officially organized by Norway, the United States and Italy, was also successful thanks to the contribution of three other countries, namely France, England and, above all, the Soviet Union. The aim of this paper is to provide, through the use of unpublished printed and archival sources, a first contribution which analyzes the Russian contribution to the *Norge* flight.

Keywords: Cooperation; Airship; Meteorology.