

Клаудио Сиколо

УМБЕРТО НОБИЛЕ И «ИТАЛИЯ» НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ



ПОЛИТИКА И ИСТОРИЯ
ПО НЕОПУБЛИКОВАННЫМ ДОКУМЕНТАМ
1928–1978 гг.



Paulsen

Клаудио Сиколо

**Умберто Нобиле и «Италия» на
Северном полюсе. Политика и
история по неопубликованным
документам 1928–1978 гг**

«Паулсен»

2020

УДК 910.4
ББК 84(4Ита)-44

Сиколо К.

Умберто Нобиле и «Италия» на Северном полюсе. Политика и история по неопубликованным документам 1928–1978 гг / К. Сиколо — «Паулсен», 2020

ISBN 978-5-98797-347-9

В книге «Умберто Нобиле и “Италия” на Северном полюсе» Клаудио Сиколо, известный историк и исследователь биографии Умберто Нобиле, обобщил последние обнаруженные в итальянских архивах документы. Автор пытается объективно представить роль, которую сыграл руководитель экспедиции Нобиле как в трагедии дирижабля, так и позднее, в спасательной операции. Читателю будет интересно наблюдать за трансформацией политических взглядов самого известного полярника-аэронавта — от социалиста к фашисту, коммунисту и снова к социалисту — и разобраться, как эти взгляды влияли на работу Нобиле. В книге затрагиваются и другие интересные темы: какова была роль прессы, сделавшей из этой экспедиции шоу мирового масштаба; на каких условиях в спасение включились другие страны, в частности Советский Союз и ледокол «Красин»; были ли у экспедиции научные цели. Автор берет на себя всю ответственность за высказанное в книге мнение. В формате PDF А4 сохранён издательский дизайн.

УДК 910.4
ББК 84(4Ита)-44

ISBN 978-5-98797-347-9

© Сиколо К., 2020

© Паулсен, 2020

Содержание

От автора	7
Предисловие	10
Глава I	17
1. Масон и социалист (1908–1922)	18
2. Фашист (1923–1943)	28
Конец ознакомительного фрагмента.	33

Клаудио Сиколо Умберто Нобиле и «Италия» на Северном полюсе Политика и история по неопубликованным документам 1928–1978 гг.

**Claudio Sicolo
Umberto Nobile e'Italia al Polo Nord**

* * *

© Umberto Nobile e'Italia al Polo Nord – Politica e storia nelle carte inedite 1928–1978 –
Ciocchino Onorati editore s. r. l. MMXX – i edizione marzo, 2020

© ООО «Паулсен», издание на русском языке, 2024

* * *

*Памяти Виттории Скьявотто
(1913–1983)*

Во второй раз за последнее время (первый был два года назад, после отлета «Норвегии») я расставался с этой «северной пустынной местностью», где произошло столько событий. Но как же изменился ее вид с того момента, когда мы прибыли сюда на «Италии», сбросив швартовый трос на заснеженную площадку! Растаял белоснежный ковер, и вместе с ним как будто растаяли и наши мечты. Пропала белизна, исчезла яркость восприятия жизни, той сказочной жизни, а земля, расстилавшаяся внизу, явилась в самом неприглядном виде: всюду грязь, мусор и экскременты животных.

Франческо Томазелли, воспоминания об окончании экспедиции и отлете на дирижабле «Италия» с Кингсбея (из книги «Странные люди на Питкерне», 1948).

От автора

Многочисленные конференции, проведенные мною в 2018 году об экспедиции дирижабля «Италия», вызвали большой интерес публики. Этот труд, в свою очередь, представляет собой результат моих новых историографических исследований в Центральном Государственном Архиве, в Архиве истории дипломатии при Министерстве иностранных дел и в архивах Министерства авиации.

В книге о радиосвязи, опубликованной в 2017 году, я уже рассматривал сильное влияние политики на всю литературу об экспедиции. В частности, в 1930 году Умберто Нобиле спорно приписал вину в гибели экипажа капитану корабля «Читта ди Милано» Джузеппе Романья Манойя. По его мнению, это трагическое событие произошло вследствие фатальной задержки, с которой сигналы SOS, посылаемые потерпевшими, были приняты на корабле. После падения фашизма Нобиле продолжал настаивать на своей версии о плохой радиосвязи, приписывая эти неудачи существующему режиму, и, в частности, Итало Бальбо (видный политический деятель фашистского режима в Италии. – Ред.), главному виновнику краха экспедиции. В то же время и с той же настойчивостью, Нобиле необоснованно присвоил все заслуги радиосвязи с потерпевшими российскому радиолюбителю Николаю Шмидту, выразив свое бесконечное восхищение им¹.

Мои последние исследования неизвестных дневников, которым Нобиле доверил в 1930 году свое первое переосмысление выводов фашистского расследования комиссии под председательством Умберто Каньи, полярника и адмирала, вследствие которых он был уволен из авиации, подтвердили результаты предшествующих исследований, дав им новое направление. Дневниковые записи четко продемонстрировали тесную связь истории дирижабля «Италия», биографии Нобиле и политики. Все это и стало главным предметом рассмотрения в первой главе этой книги.

В 1944 году Нобиле придал своим записям антифашистское звучание, которого изначально в них не было. В этом ключе он и написал свою книгу «Могу сказать правду», определив идеологическую окраску всех последующих интерпретаций экспедиции.

В 1945 году, когда книга вышла, временное правительство Ивaneo Бономи, созданное после вступления союзников в Рим, при поддержке восстановленных антифашистских партий, согласилось с точкой зрения Нобиле относительно политической подоплеки выводов комиссии Каньи и аннулировало его увольнение.

В других, менее известных книгах, вышедших в 1945–1948 годах, явно демонстрировались антифашистские взгляды Нобиле.

В этом контексте Нобиле становится пропагандистом советской политики в Италии. Начав с выражения признательности радиолюбителю Шмидту и команде ледокола «Красин», спасшего нескольких выживших участников экспедиции, он, не переставая, восхвалял советский режим. Особенно эти тенденции усилились после того, как с 1932 по 1936 год он поработал инженером на заводе дирижаблей в Москве.

Нобиле не получил полного и всеобщего признания своих личных заслуг. Правительственная комиссия для расследования всех обстоятельств гибели дирижабля «Италия» под председательством Каньи признала Нобиле виновным в плохой организации экспедиции и осудила за то, что он первым воспользовался возможностью спасения. Нобиле, разумеется, опровергал выводы комиссии Каньи. Именно поэтому в 1964 году он обратился в Министерство обороны Республики с просьбой о пересмотре дела, чтобы на этот раз оно было проведено без

¹ C. Sicolo, *Le onde smarrite della Tenda Rossa. Storie, leggende e verità della radio nell'aspedizione del dirigibile Italia al Polo Nord*, Sandit, Albino (BG), 2017. pp. 308–399, 447, 465, 475.

учета политических мотивов. Полярник добивался беспристрастного государственного расследования.

В 1966 году Министерство обороны высказало несколько нелестных комментариев в адрес генерала и отказалось от повторного рассмотрения. Многочисленные споры, вызванные высказываниями об экспедиции, так и остались нерешенными.

Все, что написано о дирижабле «Италия», с самого начала делилось на произведения, восхваляющие и очерняющие полет. К ним в последнее время добавилось (за неимением более подходящих исследований) несколько абстрактных попыток ретроспективного применения современных научных теорий, но это ни к чему значимому не привело.

Во второй главе книги применен историографический метод, который использует глобальный подход как к изданным, так и неизданным источникам, вкупе с критическим осмыслением вторичной литературы. («Вторичная литература» – последующие интерпретации прошлого, основанные на свидетельствах, содержащихся в первичных документах. – Ред.). Такой метод является инструментом, помогающим установить историческую, а не политическую правду.

Именно так в последней главе представлены новые исследования по экспедиции:

- роль новых технологий коротковолновой радиосвязи; «чудо-радиосвязь» и «преступная радиосвязь»: нас здесь не интересуют мифы и легенды, мы говорим об истинном происхождении и сущности полевого радиопередатчика «Ундина 33», который использовался как аварийный;

- роль печати – монополистический проект газеты *Corriere della Sera*: хитросплетения интересов и соглашений, вылившиеся в разногласия по поводу судьбы Завода Воздухоплавательных Конструкций;

- правда о спасательной операции «Красина» и развенчание мифа о том, что Италия якобы прекратила поиски дирижабля и шести членов экипажа в отличие от Советского Союза, выказавшего чудеса бескорыстия. В архивах различных итальянских организаций сохранилась информация о решающей роли Муссолини и его правительства в организации и успехе экспедиции ледокола. Кроме того, есть сведения о неправде и о предвзятости при публикации информации.

Книга обязана своим существованием Лучано Дзани и Грегори Аледжи: благодарю их за советы; в книге дано много ссылок на результаты их исследований.

Особую благодарность хочу высказать Франко Джузеппе Склано за его рекомендации и щедрую моральную поддержку.

Благодарю учреждения, в которых я нашел необходимую помощь и смог получить доступ к архивам:

- Центральный Государственный архив г. Рима;
- Исторический архив военно-морского флота Италии;
- Архив Музея истории военной авиации Италии;
- Архив центра документации Умберто Нобиле – Исторический музей военной авиации Италии в Винья-ди-Валле;
- Исторический дипломатический архив Министерства иностранных дел Италии.

Благодарю CESMA – Центр военных исследований аэронавтики «Джулио Дуэ» – и, в частности, его директора Пьетро Финоккьо за доверие, выраженное мне при исследованиях в Министерстве иностранных дел.

Благодарю за оказанный мне прием и полученную помощь:

- Архив фонда *Corriere della sera* г. Милана;
- Архив Итальянского географического общества г. Рима;
- Национальную центральную библиотеку Рима;
- Библиотеку Сената Итальянской республики;

– Библиотеку Министерства иностранных дел Италии.

С благодарностью обращаюсь ко всем добровольным помощникам, предоставившим мне ценнейшую документацию с российского сайта polarpost.ru.

Я благодарен всем, кто оказал мне компетентную помощь и дружескую поддержку. Это Джузеппе Ненчони, Джанлука Казагран-де, Марко Йецци, Патриция Пампана, Франческа Трамма, Франческа Дзара, Роман Менцатюк, Дана Менцлова, Петр Сладечек, Сергей Пигарев, Валерио Руссо, Аделио Ровити, Элизабетта Черкьяри, Лучано Де Лука, Ольга Дубровина, Полина Дьяконова, Клаудио Манчини, Стефания Руджери, Моника Бовино, Бруно Дзолези, Бруно Лузурьелло, Джузеппе Костанца и Патрицио Ди Никола, преждевременно скончавшийся во время сдачи книги в печать.

И, наконец, хотел бы почтить память посла Витторио Черутти и первого секретаря Пьетро Кварони итальянского посольства в Москве в 1928 году. Благодаря их переписке, хранящейся в архивах Министерства иностранных дел, стало возможным ознакомиться с советскими документами, касающимися экспедиции ледокола «Красин», которые до сих пор не были известны широкой публике.

Главы II и III содержат информацию об исследованиях, уже представленных в некоторых предыдущих моих публикациях, к ним можно обратиться для более глубокого изучения материала, а также для знакомства с библиографией.

Ссылки на архивы соответствуют классификации документов.

Некоторые источники цитируются с веб-ссылок.

Книга впервые издана в марте 2020 года на итальянском языке издательством Агаспе (Рим); московское издательство «Паулсен» взяло на себя расходы по переводу и изданию ее на русском языке.

Благодарю Раису Неяглову-Колосову за оказанную помощь.

Особую благодарность выражаю Ольге Дубровиной, участвовавшей в научной доработке проектов.

Я признателен Дана Менцловой, Павлу Филину и Юлии Сергеенко за их ободрение и участие, проявленные в ответ на мою дружбу и уважение.

Клаудио Сиколо, Рим, январь 2024 г.

Предисловие

Хроника объявленной трагедии Лучано Дзани²

В ноябре 1944 года полковой священник Итальянской Социальной Республики дон Антонио Ледда подсказывает Муссолини идею возвращения итальянскому фашизму более 650 тысяч итальянских солдат, захваченных немцами после объявления перемирия 8 сентября 1943 года и депортированных в немецкие лагеря:

Крест возвышается на церквях, на вершинах наших гор, на могилах. Он с живыми и мертвыми. На самой вершине мира, на Северном полюсе, вместе с флагом нашей Родины установлен Христов Крест, сброшенный с дирижабля по имени Италия.

И еще:

В течение всей трагической Северной одиссеи два ее участника, Мариано и Цаппи, каждый день обращались к небесам с молитвой «Отче наш». У них уже не осталось еды, они жевали лед. Дойдя до слов: «Хлеб наш насущный дасть нам днесь», – они плакали как дети. Они голодали больше недели. И все же продолжали молиться. И Бог их услышал, их спасли, и они получили благословенный хлеб. Таковы чудеса молитвы.

В то время как Нобиле вместе с Бадوليو и Бономи вовсю бьется над созданием образа «жертвы фашизма» (об этом хорошо пишет Клаудио Сиколо в главе с таким названием), Республика Салó, «оккупированный союзник» Рейха³, лишенная автономии и суверенитета, в сумерках уходящего фашизма⁴ отчаянно ищет ценности и мифы, которые могли бы возродить утасаящий образ Родины.

Само собой разумеется, имя Нобиле здесь не упоминается, да еще дается сомнительная ссылка на молитву о «хлебе насущном», спасшую Мариано и Цаппи, и это при том, что тогда уже стали появляться различные предположения насчет гибели Мальмгрена (подозревали, что имел место каннибализм. – Ред.). И все же факт остается фактом: миф об экспедиции «Италии» является краеугольным камнем в коллективной памяти итальянских фашистов, возможно, еще и потому, что трагический эпос хорошо вписывался в атмосферу разложения и смерти, царившую в те месяцы.

Эта история – еще одно доказательство неоднозначности событий, где миф переплетается с реальностью. Они становятся единым целым, техника и политика накладываются друг на друга и сливаются воедино. История технологической инновации, история культуры, политическая история, социальная и трудовая история и даже история менталитета и исследовательских амбиций питаются мифами, выходящими за рамки принадлежности к той или иной партии. Случаются даже парадоксальные совпадения, например, как в книге Сиколо, – совместная работа фашистов и социалистов в парламентской группе друзей авиации.

Попытка разобраться в огромном количестве материала, хранящегося в Италии и за ее пределами, касающегося экспедиции «Италии» и истории Нобиле, – уже сама по себе смелая инициатива. А уж если это делать как Сиколо, полагающий, что лишь строгая историческая методология может стать компасом, указывающим путь в огромном количестве информации,

² Лучано Дзани – писатель, преподаватель современной истории в Сапиенце – Римском университете. Здесь и далее, если не указано иное, примечание автора.

³ Имеется в виду фашизм Республики Салó. – Прим. пер.

⁴ L. Klinkhammer, L'occupazione tedesca in Italia 1943–1945, Bollati Boringhieri, Torino, 1993.

что лишь тщательный отбор нужных источников из потока убеждений, страстей, интересов, идеологических предрассудков может служить прояснению истины, – тогда результат оправдывает дерзость и вознаграждает смелость.

Сиколо трудится терпеливо и упорно, иногда в главах встречаются повторения, и это позволяет связать воедино разные части картины и увидеть художественное полотно в целом.

Думаю, не без пользы обратился он к своим предыдущим работам: в этой книге многое удалось систематизировать и объяснить. Пройти от частного к целому, от технических деталей, подробных, но емких, до важных вопросов, из которых вытекают новые формулировки, причем обязательно новаторские. Именно такой и должна быть история. Фигура Нобиле многозначна, здесь надо учитывать различные плоскости толкования и временные координаты. Эта методология напоминает мне борьбу Федерико Шабо против фрагментарной истории и споры Ренцо Де Феличе с теми, для кого история подобна выдвижным ящичкам из старинных бюро, что стояли в кабинетах наших дедушек. Сиколо собирает всевозможные документы, среди них есть совершенно уникальные, но его цель – соединить разрозненные факты в общую картину и сделать ее всеобъемлющей.

Это значит, что Нобиле не является единственным и главным героем этой книги, хотя и занимает в ней важное место. Значение, которое в последующие восемьдесят лет придавали реконструкции трагического фиаско и поискам ответственных за него, заслонило истинную историческую суть самого проекта – создание на Северном полюсе исследовательского центра, ведущего сообщение с Большой Землей при помощи радиосвязи. Следовательно, это не только исследовательская работа, имеющая огромное символическое значение для 1926 года, но еще и конкретный научный шаг вперед в освоении новых технологий.

Парадокс заключается в том, что именно итальянский морской флот, лучше всех осознававший научное значение и международный престиж экспедиции, понимавший потенциальные колониальные возможности на бескрайних просторах Арктики, станет, по мнению Нобиле, главным виновником провала операции. А команданте Романья, его представитель, так халатно (в чем несправедливо упрекали самого Нобиле) отнесется к своим обязанностям. Это тот морской флот, который должен был стать точкой опоры для обустройства полярной базы с новой радиосвязью. Сиколо первым подчеркнул плохо рассчитанные риски экспедиции. Достаточно сказать, что Нобиле считал главной целью наземные научные исследования и потому не взял на борт запасной аварийный радиопередатчик (после крушения «волшебным» образом он будет собран из обычного), и сократил количество радистов, вместо двух взяв только одного. Вдобавок к безответственности уже на организационном этапе были допущены очевидные просчеты. Например, не был сделан запрос в угольную шахту Нью-Олесунна, чтобы в случае чрезвычайной ситуации воспользоваться их радио. Ошибкой было использование радиосвязи на корабле «Читта ди Милано» и для служебных сообщений, и для репортажей журналистов, число которых после известия о трагедии росло в геометрической прогрессии. По сути, все участники экспедиции (Нобиле, военные, поддерживающие ее, финансировавшие экспедицию газеты) действовали в своих собственных интересах, не заботясь об успешном завершении операции в целом. Никто из них не думал о риске и не допускал вероятность неудачи. Но именно трагический исход предприятия вскрыл все недостатки выстроенных ранее схем, соглашений, связей и исключительных прав.

Итак, интерпретация событий, предложенная Сиколо, кажется мне обоснованной, хотя, как это бывает при написании истории, она остается открытой для дальнейших переосмыслений и трактовок.

Сиколо рассматривает запутанные конфликты врагов и друзей Нобиле сквозь иную, ранее неизвестную призму новаторской роли радиосвязи и печати в полярных экспедициях. Постепенно у Сиколо появлялось все больше новых вопросов, а роль идеологии и политики постепенно отходила на задний план. Чтобы решить усложняющуюся задачу, он был вынуж-

ден (и это ему удалось!) сделать всего одну вещь – расширить поиск источников, поднять еще больше архивов, прочитать больше газет, углубить и уточнить итальянскую и зарубежную библиографии. Расширить и углубить, углубить и расширить. Сопоставить источники. И, оторвав взгляд от микроскопа, под которым он разглядывал детали, посмотреть на них сверху, а потом, максимально увеличив расстояние, увидеть множество биографических хитросплетений, вызванных рядом случайностей и принятых решений, смелых порывов и соглашательства, ошибок, обид и успехов.

Преподаватели, придумывающие яркие метафоры о дистанцировании при изучении объекта (парашютиста ли, охотника ли за трюфелями), пытаются донести до многих поколений студентов, изучающих историю, антропологию и архитектуру, следующую мысль – чтобы увидеть в нужном фокусе все сложности реалии, надо надеть правильные очки. Множество метафор приходит в голову про поднимающийся и опускающийся дирижабль. Если мы отпустим его высоко в небо и лучше разглядим на расстоянии, нам удастся заметить разницу между сценариями 1926 и 1928 года.

В полете дирижабля «Норвегия» Италия тоже принимала участие, но не была главным действующим лицом. Наша внешняя политика (в широком смысле) все еще шла по пути, намеченному Дино Гранди⁵, предписанному договором 1915 года с Великобританией и Францией. Конечно, все мы знаем, что перемены не происходят за один день, и даже за один год, но 1928 год можно считать поворотным моментом в сторону внешней политики Муссолини – агрессивной и инновационной. В рамки которой идеально вписываются политические и организационные мероприятия в поддержку исключительно итальянского проекта. В последующие годы в стране постепенно установится «дипломатическое двоевластие» Гранди и Муссолини, впоследствии сменившееся универсализмом и фашистским интернационализмом. Наступит время принятия все более независимых и неожиданных решений, начнется новый период научных экспедиций в отдаленные регионы, которым предшествовали экспедиции Туччи⁶ в Тибет в 1933 и 1936 годах.

Экспедиция «Норвегии» прошла успешно, и этим воспользовался Муссолини, отправив Нобиле и его экипаж в триумфальное путешествие в США, где они выступали перед итальянцами-эмигрантами. (Есть мнение, что эта демонстрация победы итальянской инженерии еще больше оттолкнула Амундсена, усугубив и без того наметившийся конфликт амбиций с Нобиле. – Ред.). Затем последовало возвращение в Италию: народ с восторженными криками выстроился в две шеренги в Неаполе, а потом в Риме. На этих встречах присутствовал дуче, за ними последовали бесконечные официальные церемонии. В приветственной речи в Сенате 18 мая 1926 года Муссолини сказал, что правительство ставит «на повестку дня Нации полковника Умберто Нобиле, изобретателя, конструктора, командира воздушного корабля... который добился новой неоспоримой победы отечественной авиации, нашего знамени». За этим последовало вручение Нобиле военного ордена Савойи, приемы в Капитолии и в Географическом Обществе, конференция в Пизе, на которой присутствовал король, а также народные чествования в разных городах Италии. Фашизм делает из Нобиле, как пишет одна оппозиционная газета, «некий образец фашизма». 15 сентября 1926 года на церемонии в Палаццо Видони, в присутствии Муссолини⁷, в возрасте 41 года Умберто Нобиле удостоился генеральского чина и билета Национальной фашистской партии.

Сиколо поднял свой дирижабль на правильную высоту. В результате мы получили новую интерпретацию фигуры Нобиле, выступающую за пределы всякой агиографии, без риторики,

⁵ Итальянский политик, фашист, организатор свержения Муссолини. – Прим. пер.

⁶ Итальянский тибетолог, индолог и религиовед. Академик Италии, профессор. Специалист по истории буддизма. Считается основоположником итальянской тибетологии.

⁷ U. Nobile, Posso dire la verità (Я могу сказать правду), Mondadori, Roma, 1945, pp. 3–23.

но и без прямолинейности. По сути, у него получился человек своего времени, того идеологического века, что обусловил и подчинил Нобиле, в тот момент, когда сам герой полагал, что это он своей независимой натурой подчиняет его и побеждает.

Неслучайно автор назвал главу, посвященную двадцатилетию между 1923 и 1943 годами, «Фашист». Умберто Нобиле – фашист, но в каком смысле? Разумеется, он не член боевой фашистской организации, не состоит в рядах чернорубашечников, освященной и милитаризованной опоры новой политики фашизма. Но, с другой стороны, он пропитывается ценностями, нормами и мифами фашистской идеологии, особым образом отождествляя себя с фигурой дуче. Мифами, которые все двадцать лет оставались незыблемыми. Даже в самые мрачные моменты уныния и изгнания.

Мужественный и смелый, героический и отважный, презирающий опасности рискованных операций, полностью соответствующий этой идеологии, Нобиле знал, как пользоваться своим успехом – козырем в ожесточенном столкновении группировок авиации. Это обеспечило ему блестящую карьеру, еще больше врагов и завистников, но зато и почетное место в фашистском пантеоне.

Когда я представлял предыдущие книги Сиколо, главной темой которых были «достижения радиосвязи», уже тогда, как автор, он выходил за рамки этой конкретной темы. Помню, я настаивал, что нужно связать эти исследования с какой-нибудь интересной биографией, которой пока нет в многочисленной агиографии. И мне очень приятно, что мои настоятельные рекомендации сыграли роль в написании этой книги и что она представляет собой этап в исторических исследованиях данной темы.

Сиколо показывает личность Бальбо в перспективе. Нобиле постепенно низводит его до уровня своего личного врага.

На самом деле, речь идёт о более глубоком и романтическом противостоянии самолета и дирижабля, к которому можно добавить недоверие политика (Итало Бальбо) к индивидуализму молодого генерала, создавшего из этого недоверия доказательство враждебного отношения фашизма и собственной близости к антифашизму.

Однако нет никаких сомнений, что полет «Италии» в 1928 году был целиком итальянским проектом и целиком фашистским. На бортах дирижабля был отчетливо виден знак ликторской фасции. А также потому, что все научные, технологические и материально-технические обязательства взял на себя, прежде всего, морской флот. В случае успеха это могло бы стать триумфом фашизма в беспрецедентной воздушно-морской синергии во имя величия Родины. В случае неудачи считалось, что партия не заплатит за это слишком высокую цену.

Сиколо убедительно показывает, что ожесточенная политическая конфронтация между Нобиле и его недоброжелателями, продолжавшаяся вплоть до падения фашизма, основывалась на особенностях характера, личной вражде, доходившей порой до клеветы, основанной на лжи и безнравственности. Лишь после 1943 года он наденет на себя новое политическое одеяние, чтобы мантией антифашизма прикрыть свою прежнюю приверженность фашизму. Однако фигуру Нобиле полностью прикрыть этой мантией не удастся: слишком сильно он был склонен к оппортунизму. В отличие от прямолинейного поведения тех же Муссолини и Бальбо, а в момент катастрофы – итальянского морского флота и капитана Романья.

Мне удалось найти еще одно доказательство этой приверженности фашизму, остановив свой собственный историографический дирижабль над территорией Советской России, где Нобиле прожил с 1932 по 1936 год. Исследуя этот пласт, становится очевидным стремление Нобиле в новой роли советского строителя дирижаблей отстоять свою честь и профессиональное достоинство.

Как я однажды сказал⁸, Россия воплощает в глазах Нобиле место, страну, где он мог попытаться найти следы пропавших при крушении «Италии» товарищей, вновь ощутить вкус рискованных предприятий, удовлетворить свою мечту опять очутиться на Севере, в вечном холоде среди бескрайних льдов. И, самое главное, в этой стране он мог бы подтвердить свои профессиональные способности и обеспечить будущее дирижаблей. Италия не только не удерживала его, но, похоже, в лице главы правительства с благосклонностью отнеслась к отъезду столь обременительного человека, хотя могла бы потребовать с него возмещения убытков. Все же озлобление против Нобиле не дошло до того, чтобы запретить ему свободно жить в другом месте. Это та же логика, на которой строились отношения Муссолини и Нобиле. Первый и пальцем не пошевелил, чтобы не воспрепятствовать краху покорителя Северного полюса, ни в период между 1929 и 1933 годом, когда министром был Бальбо, ни позже, когда он сам возглавил министерство авиации, назначив Бальбо губернатором Ливии. Однако, в отличие от Бальбо, он всегда давал согласие на запросы Нобиле, не затрагивающие высшие политические интересы и институциональный баланс режима. Нобиле же, вплоть до падения фашизма, так и не порвал привилегированные отношения с дуче, основанные на искренней преданности и убеждении в том, что, по сути, все деяния Муссолини были обусловлены государственным разумом, в надежде, что рано или поздно история и дуче докажут его правоту.

В Москве в конце февраля 1933 года Нобиле неожиданно заболел. Аппендицит перерастает в перитонит, с операцией опаздывают, он близок к смерти. Известие об этом вместе с различными некрологами появляется в американских и европейских газетах⁹. В самом деле, его состояние настолько ухудшилось, что по просьбе Нобиле, адресованной послу Аттолико, к его изголовью призвали монсеньора Ниво, представителя апостольской церкви в Москве, и тот исполнил религиозные таинства. Аттолико сообщает также Министерству иностранных дел о тяжелом состоянии Нобиле и передает текст телеграммы от Нобиле к Муссолини: «Если Богу будет угодна моя смерть, последняя моя мысль о моей семье, моей Родине и о Вас. Вам доверяю самое ценное, что у меня есть – жену и дочь»¹⁰. Однако неожиданно Нобиле возвращается к жизни...

Поддержу утверждение Сиколо, что, несмотря на конфликты, Нобиле, хотя и в меньшей степени, все же испытывал уважение и выражал солидарность и по отношению к Бальбо. Например, о трансатлантическом круизе Бальбо летом 1933 года он пишет: «Разумеется, лично я не могу испытывать сильную нежность по отношению к Бальбо, но по случаю его отъезда от всего сердца желаю ему успеха и рад, что до сих пор все шло как надо. Надо быть вдали от родины, чтобы ощущать гордость за смелые и прекрасные предприятия, подобные этому»¹¹.

О смерти жены Карлотты Нобиле пишет Муссолини, сообщая ему «с глубокой, всегдашней преданностью» о постигшем его «огромном горе»¹². Получив от дочери Марии новость о неизбежной войне с Эфиопией, Нобиле пишет: «Если бы я смог как-то участвовать в этой вероятной войне (и я бы с радостью это сделал), это был бы прекрасный повод все бросить. Поговори об этом с генералом Морисом»¹³. Он желает вернуться в фашистские ряды, о чем сообщает самому Муссолини в письме от 22 июля. За этим следует просьба принять его, потому что «в такую минуту как эта, я как всегда жду Ваших приказаний», чтобы отправиться «туда,

⁸ L. Zani, *Fra due totalitarismi. Umberto Nobile e l'Unione Sovietica (1931–1936)*, Acarne, Roma, 2005.

⁹ Нобиле рассказывает об этом эпизоде в: *Quello che ho visto nella Russia sovietica*, Atlantica, Roma, p. 17. См. ACS, Min. Interno, Dir. Gen. PS, Divisione Polizia Politica, busta 905, fasc. Nobile Umberto – Generale, informative del 6 marzo e 26 aprile 1933.

¹⁰ ASMAE, Afari Politici, URSS, 1931–1945, busta 15, fasc. 9.

¹¹ Archivio Maria Nobile (AMN), Нобиле Карлотте из Москвы. 19 июля 1933 года.

¹² ACS, SPD, CR, busta 59, fasc. Nobile Umberto, sottofasc. 4: Atti diversi, Nobile e Mussolini, 28 luglio 1934.

¹³ AMN, Nobile a Maria, da Mosca, 9 marzo 1935. Echi dei successi dei voli di Nobile in ACS, Min. Interno, Dir. Gen. PS, Divisione Polizia Politica, busta 905, fasc. Nobile Umberto – Generale, informativa del 27 aprile 1935.

где будет рискованнее и ответственнее всего»¹⁴. После возвращения Нобиле в Италию в 1937 году неизвестный информатор сообщает, что «генерала Нобиле видели гуляющим по Риму с фашистским значком в петлице»¹⁵.

В период между двумя войнами мы знаем частые случаи, когда интеллигенция легко переходила от фашистского тоталитаризма к сталинскому или симпатизировала тому и другому. «Тоталитарное соблазнение» пронизывало тогдашнюю Европу, залечивая «рану современности», очаровывая властью и правителями, ее воплощавшими¹⁶. Образец такого соблазнения – Эмиль Людвиг, гражданин мира, великий рассказчик, с углом зрения в 360 градусов. «Охотник за людьми»¹⁷, на какой бы авансцене эти самые настоящие люди ни появлялись, чувствительный ко всему новому, рожденному в результате кризиса старого мира. У Муссолини он взял интервью, фундаментальное для понимания мыслей дуче¹⁸, Сталина назвал единственным диктатором, которому он бы доверил собственных детей¹⁹.

Пограничным случаем, но стоящим внутри этой схемы, является биография Умберто Нобиле. В его жизненной драме это «тоталитарное соблазнение» принимает форму стремления к личному героизму. Это выражение высшей коллективной сущности и в фашизме, и в большевизме. В обоих случаях отождествление с мифом о власти и с тем, кто ее воплощает, является абсолютным, даже если ему приходится иметь дело с тяжелой и нередко враждебной реальностью. Исповедание веры Нобиле в сталинизм, служившее оправданием его связей с коммунистом Тольятти, приводит к тому, что он почти с нежностью объясняет сталинские чистки как простую уборку в доме, а Сталина видит в образе старательной хозяйки. Все это документально показывает Сиколо.

Таким образом, эта книга представляет собой единое целое, состоящее из множества аспектов.

Это и анализ важного этапа эпического конфликта между дирижаблем и самолетом, об исходе которого догадывались многие, например Кроко²⁰. Но все же один из них, тот, что «легче воздуха», имел преимущество автономности полета, которым не обладал другой, поэтому на тот момент он был единственным подходящим средством для полета на полюс и обратно. Эта и беспрецедентная и убедительная реконструкция спасения потерпевших из «красной палатки» советским ледоколом «Красин». Здесь представлены документы о расходах, понесенных итальянским правительством, и разоблачена клевета о том, что Италия якобы бросила шестерых потерпевших, пропавших вместе с корпусом дирижабля, а также миф о щедрости со стороны Советского Союза и правда о героизме советских людей, ставших, между прочим, жертвами сталинских чисток.

И, наконец, труд Сиколо – это своеобразная реконструкция истории о том, как рождается, чем питается и как бесконтрольно эволюционирует «случай», общественное национальное и международное событие, вокруг которого вращаются многочисленные и разнообразные интересы: политические, издательские, инженерные, культурные, а также личные. Потребовалось столько внутренней силы, чтобы сделать повествование живым, а ведь многое уже кануло в Лету. В книге изображены события почти вековой давности, сменилось, как минимум, два

¹⁴ ACS, SPD, CR, busta 59, fasc. Nobile Umberto, sottofasc.4: Atti diversi, Nobile e Mussolini, 22 luglio 1935. Письмо было передано Муссолини, находившемуся в Риччоне, его личным секретарем Освальдо Себастиани.

¹⁵ ACS, Min. Interno, Dir. Gen. PS, Divisione Polizia Politica, busta 905, fasc. NobileUmberto – Generale, informativa del 21 luglio 1937.

¹⁶ L. Zani, Fascismo e comunismo. Rivoluzioni antagoniste, in E. Gentile (a cura di), Modernità totalitaria. Il fascismo italiano, Laterza, Roma-Bari, 2008.

¹⁷ E. Ludwig. Ricordi di un cacciatore d'uomini, Mondadori, Milano, 1934.

¹⁸ Colloqui con Mussolini (1932). Mondadori, Milano, 1950.

¹⁹ Stalin, Mondadori, Milano, 1946, p. 237.

²⁰ Гаэтано Артуро Крокко (1877–1968) – итальянский ученый-механик; пионер воздухоплавания.

режима. К тому же, спорами, ложью, доводами и контрдоводами намеренно затемнялась природа самого явления, как справедливо пишет Сиколо: «...необыкновенной операции в истории двадцатого века: от истории исследований до истории радиосвязи, от истории журналистики до истории полета».

Глава I

Умберто Нобиле и политика

Умберто Нобиле (21 января 1885 г., Лауро – 30 июля 1978 г., Рим) главным образом известен как инициатор полетов на Северный полюс на дирижабле [1]. Он был свидетелем эпохи героических одиночных экспедиций. Но взгляд его уже тогда был устремлен в будущее. Сегодня он наверняка поменял бы собачью упряжку на новые технологии в авиации и радиосвязи²¹. Хотя он всюду и заявлял, что никаких политических пристрастий не имеет, политика играла огромную роль во всех аспектах его жизни, определяла выбор и карьеру. Особенно в последний и самый долгий период, продолжавшийся пятьдесят лет после катастрофы, случившейся с дирижаблем «Италия». Две противоположные эпохи – фашистская и антифашистская – оказали влияние как на его внушительное мемуарное наследие, так и на всю итальянскую и мировую литературу, появившуюся позже.

²¹ См. общие работы по истории арктических исследований, например, Gobetti, *Le esplorazioni polari*, Schwarz, Milano, 1959, pp. 121–136; G. Dainelli, *La gara verso il Polo Nord*, UTET, Torino, 1960, pp. 343–374; F. Fleming, *Deserto di ghiaccio. La storia dell'esplorazione artica*, Carocci, Roma, 2006, pp. 375–400.

1. Масон и социалист (1908–1922)

Умберто Нобиле окончил инженерно-математический факультет Неаполитанского университета 22 января 1908 года, и в том же году получил специальный диплом по электротехнике²². В 1911 году он учился на авиационных курсах в Риме при факультете аэрокосмической инженерии, где его преподавателем был Гаэтано Артуро Крокко, в то время военный инженер и пионер итальянского военного дирижаблестроения, а также офицеры-инженеры Марио Маурицио Морис и Оттавио Рикальдони. Полученные знаниягодились ему, когда началась война, и Нобиле, которого не взяли в армию, был приглашен на работу инженером на Завод воздухоплавательных конструкций (ЗВК) при казарме Кавур в Риме. Он приступил к работе в 1915 году. С этого момента началась его деятельность в качестве проектировщика дирижаблей, а в июле 1919 года он стал директором завода со званием гражданского инженера²³.

Нобиле до 1915 года принадлежал итальянскому Масонскому ордену²⁴ и с юных лет симпатизировал социалистам²⁵, хотя и не состоял ни в одной политической партии. Инженер Феличе Трояни, принятый Нобиле на Завод воздухоплавательных конструкций 2 сентября 1922 года и вместе с ним совершивший экспедицию на дирижабле «Италия», в своих воспоминаниях пишет: «Нобиле был социалистом-реформистом, и ходили слухи, что он был масоном, как и Прассоне, именно этим объяснялась такая быстрая его карьера. Он был командором и зарабатывал тысячу двести лир в месяц, подчиненные считали его „прекрасным инженером и великим политиком“»²⁶.

После окончания войны положение завода стало шатким. Дирижабли все реже использовались в военных целях, хотя они показали свою эффективность во время войны в Ливии²⁷. Причиной недовольства стала уязвимость дирижаблей в ходе боевых действий, самолеты же, напротив, демонстрировали свою перспективность [2]. Заказы от военной промышленности прекратились. На работе завода сказались последствия демобилизации в авиации, происходившей в атмосфере общего кризиса и социальных волнений. Тяжелые условия жизни рабочих и многочисленных ветеранов войны вызывали частые жестокие социальные столкновения и вели к созданию революционных политических социалистических формирований большевистского толка.

С конца 1918 года и до 1920 года либеральные правительства Витторио Эммануэле Орландо, Франческо Саверио Нитти и Джованни Джолитти в основном занимались денационализацией боевой техники и вооружения. Процветали коррупция, злоупотребления и спеку-

²² Министерство BBC. Личное дело Умберто Нобиле. Sezione Corsi regolari di studi civili e military compiuti in Raccolta Libretti personali, AUSAM.

²³ U. Nobile, *La Tenda Rossa. Memorie di neve e di fuoco*, Milano, 1969. (У. Нобиле. «Красная палатка. Воспоминания о снеге и огне». Прогресс, 1975). Реконструкция этого периода жизни Нобиле с широкой документацией, см: О. Ferrante, *Umberto Nobile*, vol. I, Tatangelo, Roma, 1985, pp. 29–50.

²⁴ Заявление Умберто Нобиле 9 января 1926 г. в Министерстве авиации. Личное дело Умберто Нобиле. В масонстве состоял также генерал Алессандро Гуидони, один из вдохновителей дирижаблестроения Нобиле, когда он был директором инженерных и воздушных конструкций в только что созданных военно-воздушных силах, а также Итало Бальбо. См.: Gnocchini, *L'Italia dei liberi muratori*, Erasmo editore, Roma, 2005, pp. 156–157, 22.

²⁵ Нобиле несколько раз заявлял об этих симпатиях, которые он испытывал с юношеских пор, например, см. его очерк 1946 г. *Perché sono a fianco dei comunisti*, Latinia, Roma, p. 6, и автобиографию 1969 г. *La Tenda Rossa. Memorie di neve e di fuoco*, p. 27.

²⁶ F. Trojani. *La coda di Minosse*. Milano, 1964 (Ф. Трояни «Хвост Миноса» готовится к печати Обществом Данте Алигьери. – Прим. пер. <https://www.krassin.ru/posetitelyu/news/1005-svidetelstva-ochevidtsa-kniga-feliche-trojani-khvostr-minosa.html>). Инженер Эудженио Прассоне стал директором ЗВК в 1917 году, в то же самое время Нобиле был приглашен на должность заместителя директора, см. U. Nobile, *La Tenda Rossa. Memorie di neve e di fuoco*.

²⁷ C. Paoletti, *Dalla Libia al Ministero. L'evoluzione ordinamentale dell'Aeronautica dal 1911 al 1925*, Associazione culturale Commissione Italiana di storia Militare, Roma, 2015, p. 12.

ляция. Не принималось никаких мер для целесообразного использования ресурсов авиации, поделенной между вооруженными силами и морским флотом (Королевские военно-воздушные силы Италии – *Regia Aeronautica* – возникли из объединения составов военно-воздушных сил армии и флота лишь в 1923 году. – Ред.). Тормозом служила и косность военного командования, и давление социалистов, выступавших против использования авиации в военных целях. Не добавляли оптимизма серьезный экономический кризис Италии и сокращение государственного бюджета. И, конечно же, не было и речи о том, чтобы разработать конкретную программу по возрождению авиации, как это делалось в других странах. Правительство, не способное ответить на ожидания сторонников авиации, оправдывало свое бездействие, ссылаясь на крушение самолета в Вероне в 1919 году, унесшего жизни корреспондентов, возвращавшихся из агитационного полета. В это самое время правительство подвергалось постоянной критике со стороны политической оппозиции «Группы авиации», в которую входили депутаты различных партий под руководством социалиста-реформатора Филиппо Турати [3].

В самом деле, информация о недовольстве и претензиях буржуазного толка просачивалась из Парламента не без помощи групп единомышленников, групп давления, отстаивающих авиационную промышленность. Эта информация находила отклик в зарождающемся фашистском движении Бенито Муссолини. Фашистская идеология продвигала миссию полетов на самолетах, символизирующих отвагу и современные ценности, что, к сожалению, недооценивалось либеральной политикой.

Муссолини был увлечен авиацией с 1909 года и в бытность свою журналистом много общался с коллегами. 20 августа 1919 года после трагедии в Вероне он посвятил авиации страницу в своей газете *Il Popolo d'Italia*²⁸. А уже 29 августа организовал «Первый журналистский рейд газеты *Il Popolo d'Italia*»²⁹. Полемическая направленность газеты давала надежду на будущее всем разочаровавшимся в политике, и в выпуске от 2 сентября 1919 года газета предложила краткую, но убедительную программу нового развития авиации под заголовком «Быть ли в будущем итальянской авиации?»³⁰

Статья начиналась с выпада против правительства Нитти, которое не способно выделить достаточно средств на авиацию, при этом на войну было потрачено слишком много и неэффективно.

«Не секрет, – пишет Муссолини, – что у Италии нет плана развития авиации. Еще не выработано никаких распоряжений насчет авиации. От кого зависит авиация? Граждане пока этого точно не знают. Неизвестно, кто всем заправляет: Министерство транспорта, Военное министерство или Министерство военно-морского флота... Это правда: у нас УЖЕ нет военной авиации и ЕЩЕ нет гражданской. Мы болтаемся в воздухе – очень подходящее выражение»³¹.

Затем Муссолини выдвигает свой план, который предусматривает прежде всего создание единого ведомства, ответственного за все воздушные силы. Далее – координация и контроль качества производства, переквалификация ранее уволенного персонала, учреждение премий для летчиков в зависимости от количества совершенных полетов, основание школ различных

²⁸ B. Mussolini *Volare! Il Popolo d'Italia* n 227, 20 agosto 1919, в: *Opera omnia di Benito Mussolini* под редакцией E. Susmel, D. Susmel, La Fenice, Firenze, 1962, vol. XIII, p. 303.

²⁹ О первых шагах журнализма на авиационную тему Муссолини см.: G. Mattioli, *Mussolini aviatore*, cit., pp. 23–29; о несчастье в Вероне и рейде газеты *Il Popolo d'Italia* см. A. Longoni, *Fascismo e aviazione*, cit., pp. 47–51.

³⁰ B. Mussolini, *L'aviazione italiana avrà un avvenire?* (Есть ли у итальянской авиации будущее?) *Il Popolo d'Italia*, n. 240, 2 settembre 1919, in *Opera omnia di Benito Mussolini*, cit., vol. XIII, pp. 324–327. Муссолини заявил, что программа уже была сформулирована на страницах газеты другим редактором. Как уточняет Эрик Леманн, редактором был Пьетро Негро.

³¹ Там же, pp. 325–326.

уровней с целью подготовки кадров для работы в промышленности и участия в военных операциях, а также ознакомление населения с историей авиации.

И пока в Парламенте велись долгие, но бесполезные дискуссии о кризисе, фашистская программа благодаря этому нарративу сумела привлечь интерес промышленников, различных ассоциаций, новых культурных движений, которые призывали (как, например, футуризм) к разрыву с прошлым. Она воодушевила тех, кто ностальгировал по героизму военных «асов».

В программе даже говорилось о ликвидации технической неграмотности населения [4].

На самом деле необходимость в координации военно-воздушных сил ощущалась уже после окончания войны в Ливии³² и затем высказывалась правительством Орландо, но развития не последовало.

1 февраля 1919 года главнокомандующий мобилизованной авиации генерал-лейтенант Луиджи Бонджованни предложил создать единый независимый центр управления всеми службами наземной и морской военной авиации, а также гражданской авиации, подчиненный политическому ведомству. Бонджованни добавил, что необходимо организовать единый военный корпус для наземных и морских военных сил. Постановлением премьер-министра от 14 мая 1919 года была учреждена авиационная и административная комиссия под председательством графа Этторе Конти, заместителя секретаря по ликвидации оружия, боеприпасов и реорганизации авиации. 4 июня комиссия предложила создать центральный орган на уровне подведомственного секретариата по авиации, который возьмет на себя непосредственные технические и административные функции в секторе, подготовит необходимые средства и займется обучением персонала. А прочим министерствам, соответственно Министерству обороны, Министерству военно-морского флота, колоний, связи и другим, предоставлялось право выполнять свои непосредственные функции. Все это должно было подготовить почву для создания единого министерства всей военной и гражданской авиации³³. Следуя этим указаниям, 30 июня 1919 года правительство Нитти (хотя положение было готово еще при правительстве Орландо) создало Главное управление гражданской авиации при Министерстве морского и железнодорожного транспорта, находящегося в ведении подполковника Карло Берлири Зоппи³⁴. 21 марта 1920 года Управление было передано в ведение Министерства промышленности, торговли и труда³⁵. 20 июня 1920 года следующее правительство Джолитти отменило Управление и передало его полномочия Военному министерству³⁶. 20 апреля 1920 года армия получила свои военно-воздушные силы при правительстве Нитти³⁷. А 30 сентября 1920 года при правительстве Джолитти военно-морской флот также получил свои собственные воздушные силы³⁸. Между тем предпринимались меры по приватизации авиационной техники. 1 декабря 1919 года правительство Нитти разработало план приватизации авиационной техники, за которым в июне 1920 года последовало назначение специальной комиссии для его реализации³⁹.

Правительственная программа демобилизации поставила Завод воздухоплавательных конструкций в условия изоляции. Во избежание ликвидации завода и, как следствие, потери работы Нобиле активно предлагал продавать дирижабли и другую авиационную технику за

³² См.: A. Ungari, *The Italian Air Force from Origins to 1923*, pp. 56–70.

³³ C. Paoletti, *Dalla Libia al Ministero*, p. 27–28. См. также: A. Ungari, *The Italian Air Force from Origins to 1923*, pp. 70–71 и G. Alegi, *La storia dell'Aeronautica Militare. La nascita*, pp. 102–103.

³⁴ Decreto Luogotenenziale 30.06.1919 n. 1233 в: C. Paoletti, *Dalla Libia al Ministero*, p. 28.

³⁵ Regio Decreto 21.03.1920 № 304, см.: C. Paoletti.

³⁶ Regio Decreto 22.07.1920 № 849, см.: C. Paoletti.

³⁷ Regio Decreto 20.04.1920 № 451, см.: C. Paoletti.

³⁸ Regio Decreto 30.09.1920 № 1438, см.: C. Paoletti.

³⁹ R. Gentili, *L'aeronautica italiana nel primo dopoguerra*, pp. 17–29/ См. также: C. Paoletti.

границу [5]. Его поддерживал генерал Маурицио Морис, тогдашний генеральный директор по воздухоплаванию, которого он знал с самого начала своей деятельности на ЗВК⁴⁰.

Морис, офицер инженерных войск, был пионером итальянского военного дирижаблестроения. По его инициативе 3 октября 1908 года в воздух поднялся первый итальянский военный дирижабль, спроектированный Артуро Крокко и Оттавио Рискальдони. Это случилось в Винья-ди-Валле над озером Браччано. В течение всей своей карьеры Морис ратовал за совместное использование самолетов и дирижаблей, причем последние он продвигал и в качестве гражданского вида транспорта. В 1914 году, будучи полковником, инспектором авиационных служб Военного министерства, он отчаянно спорил с Джулио Дуэ, офицером Генерального штаба, который с 1910 года вел педантичную борьбу с дирижаблями. Морис высказался отрицательно на предложение Дуэ поручить Джанни Капрони построить прототип бомбардировщика «Са.30». Это разногласие привело к отстранению Дуэ от командования. Дуэ и Морис соперничали долгие годы вплоть до 4 июня 1918 года, когда Дуэ уволился со службы в звании полковника⁴¹. 24 декабря 1918 года Морис в звании генерал-лейтенанта был назначен генеральным директором по воздухоплаванию при заместителе министра финансов по ликвидации последствий войны. Морис по-прежнему был за использование дирижаблей (в основном больших) для перевозки гражданских пассажиров. Так, он поддерживал инициативу Челестино Узуэлли, Артуро Крокко, Эудженио Прассоне и Умберто Нобиле по построению на ЗВК дирижабля в 34 000 кубометров, «Т.34», годного для полетов через Атлантику. Пользуясь своим положением, он помог Нобиле стать директором ЗВК, спас завод от ликвидации и предложил план восстановления работы гражданского воздушного транспорта на общую сумму в 200 миллионов лир, предложив использовать и самолеты, и дирижабли. План не получил финансовой поддержки. 20 марта 1920 года Морис подал в отставку [6]. Он безуспешно продолжал борьбу за создание гражданской авиации, пока не был назначен главой совещательной подкомиссии при Военном министерстве Бономи при правительстве Джолитти. Это произошло после упразднения генеральной Дирекции гражданской авиации 22 июня 1920 года. В рамках этой подкомиссии, а также той, которая заменила ее в январе 1921 года, он предложил создать единый орган, который объединил бы военную и гражданскую авиации с упором на гражданскую. Но военное командование ему постоянно препятствовало, поэтому он так ничего и не достиг⁴².

Морис, подчеркивая необходимость создания и развития гражданской авиации, а следовательно, и дирижаблей, встречал на своем пути много трудностей, которые не позволяли ему должным образом защитить ЗВК. 23 марта 1920 года, оказавшись без поддержки Мориса, Нобиле предоставил генеральному директору авиации проекты по реорганизации завода, а 19 апреля передал предложения по конверсии продукции заместителю гендиректора авиации, но безуспешно. И в мае 1920 года начались переговоры о передаче завода одному частному концерну⁴³.

Тогда Нобиле попробовал разыграть политическую карту. Он познакомил Мориса с Филипо Турати (итальянский политик. – Ред.), которого хорошо знал, предварительно рассказав ему о перспективах дирижаблестроения и их роли в гражданской авиации⁴⁴.

⁴⁰ O. Ferrante, Umberto Nobile, p. 46.

⁴¹ См.: G. Pesce, Maurizio Mario Moris, Padre dell'Aeronautica italiana, Roma, 1994. Биография, составленная Пеше, – биография, но это единственная органичная работа о Морисе. О Джулио Дуэ и Джанни Капрони см.: R. Abate, Storia dell'Aeronautica italiana, pp. 141–150.

⁴² A. Ungari, the Italian Air Force from Origins to 1923, pp. 72–75.

⁴³ Подробности в биографии О. Ferrante, Umberto Nobile, vol. 1, pp. 126–136.

⁴⁴ U. Nobile, Posso dire la verità. Storia inedita della spedizione polare dell'Italia, Mondadori, Milano, 1945, pp. 23–26 и U. Nobile, La Tenda Rossa.

26 июня 1920 года в Палате Депутатов перед новым правительством Турати произнес длинную речь, представляющую его политико-прагматический манифест, и попутно сообщил депутатам о неудачах Мориса и просьбах Нобиле.

«Когда-то наша бюрократия была бедной, но честной; иногда (я не говорю, что вся) она была, может быть, глупой, но честной. Но сегодня это уже не так!»⁴⁵ В качестве альтернативы Турати предлагает правительство социалистической партии, «которое благодаря нынешнему положению вещей стало более гибким и вынуждено объединить усилия, не скажу с буржуазными партиями... но с буржуазией, техническими специалистами, экспертами, готовыми лояльно служить пролетариату и социализму»⁴⁶. Затем Турати просто в качестве примера приводит случай с авиацией. Присоединяясь к жалобам, днем раньше высказанным сенатором Франческо Перроне, Турати осуждает растрату 700 миллионов Гражданским управлением авиации (недавно упраздненным правительством Джолитти), которое осталось глухо не только к просьбам Нобиле, изложенным несколько месяцев ранее, но и к инвестиционным программам, предложенным Морисом. Он предлагает проконсультироваться с Морисом, чтобы оценить ситуацию и найти новые решения текущего кризиса, и тут же сразу передает содержание недавних бесед, которые он с ним провел.

Точно так же, как Муссолини несколько месяцев назад на страницах газеты *Il Popolo d'Italia*, Турати разоблачал злоупотребления бюрократии и утверждал, что необходимо упростить авиацию: «Италия, нация бедная, позволяет себе (или позволяла до последнего времени), роскошь иметь три вида воздушных сил: военную, гражданскую и морскую!»⁴⁷. И как будто этого было недостаточно, она позволила себе финансировать рейд Рим – Токио, на который ушло 30 миллионов, не говоря уж о том, что большинство самолетов погибло⁴⁸. Чтобы поправить дело, Турати предлагает использовать существующие ресурсы и помощь профессионалов, нередко предоставленных самим себе. И начать надо с дирижаблей, которые можно было бы использовать в гражданской авиации как транспортное средство. Выступление Турати о воздухоплавании, эпизодическое и фрагментарное, показывает, насколько эта тема была чужда социалистам и насколько некомпетентно она трактовалась. В длинной политической речи, главным пунктом которой было обоснование и защита реформистской социалистической доктрины, слова Турати кажутся полным повторением предложений Мориса и Нобиле.

К речи Турати добавилось выступление социалиста Франческо Чикотти, который предложил хотя бы временно приостановить продажу ЗВК частным лицам⁴⁹.

Однако действия социалистов по-прежнему носили эпизодический и неорганизованный характер, они главным образом сосредоточились на борьбе против коррупции и на защите рабочего класса, а не на потребностях мира авиации и выражающих его сил.

Таким образом, в 1920 году были сделаны кое-какие шаги в защиту ЗВК, однако они не решили проблемы будущего завода.

14 июля 1920 года, после упразднения Главного управления гражданской авиации, начавшего продажу завода, Нобиле не находил покоя и посчитал необходимым послать Турати записку о недопустимости любых изменений, которые могут навредить заводу⁵⁰.

⁴⁵ Там же.

⁴⁶ U. Nobile, *La Tenda Rossa*, pp. 24–33.

⁴⁷ Там же, pp. 24–39.

⁴⁸ Вдохновителем рейда Рим – Токио был Д'Аннунцио, пилотом – Артуро Феррарин. Он закончился в мае 1920 года потерей 9 самолетов из 11. См. также: R. Gentili, *L'Aeronautica italiana nel primo dopoguerra*, pp. 18–19. См. также: R. Abate, *Storia dell'Aeronautica italiana*, pp. 168–169.

⁴⁹ См. статью Pescicani che vogliono volare sotto forma di cooperatori (Акулы, желающие летать под маской кооператоров), опубликованную в газете *Il Paese* 24 августа 1921 г. – BNC Roma.

⁵⁰ O. Ferrante, *Umberto Nobile*, vol. I, p. 143.

В этот период Нобиле прекратил производство дирижаблей Т.34, и Турати выступил перед военным министром Иваном Бономи от имени работников ЗВК. Он передал их опасения, что завод не получает более субсидий от государства. Рабочие получили обещание реинвестиции, но оно не было выполнено⁵¹.

Резолюция о финансировании гражданской авиации была представлена 4 декабря 1920 года Турати вместе с большой парламентской референтной группой.

Палата, – говорится в резолюции, – предлагает правительству в срочном порядке обеспечить гражданской авиации Италии рост, сообразный потребностям гражданского развития страны, аналогично тому, что делают другие крупные страны⁵².

Резолюция была обречена на провал: в тот момент государственная казна испытывала серьезный дефицит.



Филиппо Турати и Умберто Нобиле на Монте Марио, Рим, 25 сентября 1921 г. (с любезного разрешения Музея истории военной авиации Италии в Винья-ди-Валле)

Из этого анализа явствует, что заслуги, которые Нобиле, а позже его биографы Овидио Ферранте и Паоло Гори⁵³ приписывали Турати и социалистам в деле спасения ЗВК, не столь очевидны. Вплоть до лета 1921 года самыми важными факторами в стабильной работе завода

⁵¹ Факты взяты из статьи *Il Governo delibera la cessione dello Stabilimento costruzioni aeronautiche di Roma ai pescicani*, опубликованной Рабочей Комиссией ЗВК в газете *Avanti!* 24 августа 1921 г. – BSR.

⁵² F. Turati et al. *Mozione al Governo del 4 dicembre 1920* в: *Atti parlamentari Discussioni Camera, Biblioteca del Senato, Cam. Regno* 2.287, pp. 62–88.

⁵³ В 2000 году Паоло Гори пересмотрел биографию Ферранте по тем же источникам, которыми последний пользовался в CDUN, см.: P. Gori, *Umberto Nobile*, pp. 49–57.

были безостановочное производство, которое обеспечивал Нобиле⁵⁴, и выборы 15 мая 1921 года, в результате которых к власти пришел Муссолини и первое ядро депутатов-фашистов.

«Съезд Национальных Воздушных сил», организованный журналистом-фашистом Аттило Лонгони 27 и 28 марта 1921 года в Милане в салоне Reale Automobile Club, имел решающее значение. Съезд не был политическим, в нем участвовали все представители, относящиеся к миру авиации того времени.

Самыми заметными участниками съезда были военный министр Ивано Бонони, Габриэле Д'Аннунцио, Маурицио Морис, Джулио Дуэ, Бенито Муссолини, – все они держались вместе. Другими участниками были различные парламентарии и политики, руководители профсоюзов, промышленники, предприниматели, конструкторы, летчики (среди которых – Артуро Феррарини и Антонио Локателли), а также ветераны войны и журналисты.

Дуэ подтвердил уже высказанную большинством партий необходимость в едином независимом Министерстве авиации. Челестино Узуелли призывал осваивать производство дирижаблей для военной и гражданской областей, ссылаясь на их автономность при длительном перелете⁵⁵.

Также выступил Умберто Нобиле: он говорил о том, что самолет и дирижабль должны сосуществовать, так как у каждого из них специфическая и взаимодополняющая область применения⁵⁶.

Встреча в Милане оказалась поворотным моментом, здесь предпринимательские и социальные интересы слились воедино с фашистским движением, обозначились варианты действий, которые через несколько месяцев, со входом Муссолини в Парламент, выведут авиацию из политической нестабильности⁵⁷.

В последующие месяцы развернулись теоретические дебаты о возможностях использования дирижаблей и самолетов, которые развели Джулио Дуэ и Умберто Нобиле на противоположные позиции. 22 апреля 1921 года Нобиле провел конференцию в Итальянской ассоциации авиатехники, на которой он показал преимущества использования дирижаблей как средства гражданского транспорта. Содержание его выступления было опубликовано в октябрьском и ноябрьском выпусках журнала «Морское и авиационное обозрение в иллюстрациях»⁵⁸.

Дуэ, всегда бывший противником дирижаблей, 28 июня того же года в своей газете *Il dovere* сделал выпад против дирижаблей, его статья полна сатиры и сарказма. Вот что он пишет:

«Больше десяти лет, то есть с тех пор, как появился самолет, мы утверждали, что дирижабль должен исчезнуть, потому что он всегда был и будет хуже самолета. Дирижабль не нужен нигде: ни на войне, ни в мирное время. Цена его изготовления и управления настолько высока, что его невозможно использовать в коммерческих целях. Так что пока частная промышленность, несмотря ни на что, занята самолетами, дирижабль никак не может исчезнуть из государственной промышленности, которая, как всем известно, только и делает, что швыряет деньги на ветер»⁵⁹.

В октябре того же года Дуэ опубликовал краткую аргументацию против использования «аппарата легче воздуха» в приложении к своей книге «Господство воздуха»⁶⁰.

⁵⁴ Нобиле заключал коммерческие контракты с другими государствами, см.: O. Ferrante, Umberto Nobile, vol. I, pp. 122–125.

⁵⁵ A. Longoni, Fascismo e aviazione, pp. 141–151.

⁵⁶ Выступление Нобиле приводится в: D. Pariset, I dirigibili tragici, Bianco editore, Roma, 1961, p. 6.

⁵⁷ Историография приводится из: G. D'Avanzo, pp. 60–64.

⁵⁸ U. Nobile, L'aeroplano e il dirigibile nei servizi di trasporto, Rassegna marittima aeronautica illustrata, ottobre 1921, pp. 147–151, novembre 1921, pp. 171–174.

⁵⁹ Статья Дуэ цитируется по: D. Pariset, I dirigibili tragici, pp. 218–219.

⁶⁰ G. Douhet, Il dominio dell'aria, Stabilimento Poligrafico per Amministrazione della Guerra, Roma, 1921, pp. 99–191. О споре

Дидактические дебаты о воздушных видах транспорта пока никак не повлияли на политику авиации, а между тем она сильно изменилась с приходом в Парламент фашистов в результате выборов 15 марта 1921 года, вернувших Джованни Джолитти в правительство. 21 июня Муссолини создал «Парламентскую группу авиации» и стал ее председателем. Туда входили и депутаты других партий. Секретарем назначили Альдо Финци⁶¹. Образование этой группы ничего не решило, зато усилило политическую позицию фашистов в делах авиации. Сначала о ней заговорят печатные издания. Парламентская группа создаст различные ассоциации и будет устраивать спортивные соревнования, а в октябре 1922 года Муссолини придет к власти [7].

Правительство Джолитти пало 4 июля 1921 года и ему на смену пришло правительство Ивано Бономи, которое не изменило курс на ликвидацию военного имущества.

В этом контексте во многих газетах столицы появились самые противоречивые сведения о превратностях судьбы авиации и ЗВК. Возобновление полемики в печати было вызвано инициативами фашистской парламентской группы, а не исключительно социалистической политики прошлого года, как утверждает Ферранте в написанной им биографии Нобиле, где он цитирует статьи газеты *Avanti!*⁶².

На самом деле, уже 19 июля 1921 года газета *Il Tempo*, правда, усомнившись, что правительственная бюрократия даст ответ, опубликовала *меморандум* Альдо Финци, в котором было изложено несколько оперативных мер, направленных на возрождение авиации. Кроме того, газета опубликовала сообщение о созванном тем же Финци собрании Национального Синдиката Кооперативов для поддержания программы авиации, принятой на мартовском собрании, и призыв Муссолини к печати, требующий, чтобы она лучше выполняла свою роль стимула общественного мнения⁶³.

17 августа Совет Министров снова принял решение о передаче ЗВК в частные руки, но на этот раз борьба за него переместилась в газеты.

В августе 1921 года печать в основном интересовала такие вопросы, как программа нового правительства, положение большевистской России, просившей помощи для своих граждан, находящихся в бедственном положении после войны и вследствие драконовских мер ленинской диктатуры; бесконечные кровавые стычки между социалистами и фашистами, а также попытки Турати установить мирные отношения с фашистами после разрыва с коммунистами и скандалы в государственной администрации, замешанной в спекуляциях так называемых «акул», то есть бессовестных частных предпринимателей, воспользовавшихся общей неразберихой и процветающей коррупцией, чтобы присвоить государственное имущество.

В такой накаленной атмосфере 20 августа газеты сообщили новость о приватизации ЗВК. Объявление об этом появилось в газете *Il Tempo*, в нем уточнялось, что правительство готово дать соответствующие гарантии, что деятельность завода продолжится⁶⁴.

Газета *Il Messaggero* опубликовала статью под названием «Итальянская авиация», в которой анонимный автор разоблачал меры, недавно предпринятые Советом Министров под председательством Бономи. Были закрыты заводы, на которых велось строительство дирижаблей с целью обогащения частных лиц. В статье, напротив, предлагалось продолжать строительство дирижаблей и использовать их как транспорт – в туризме и спорте, причем вместе с самолетами, а не в противопоставлении им. Для этого, по мнению автора статьи, передача заводов в частные руки должна происходить при условии, что государство будет держателем большего

об использовании самолета и дирижабля между 1905 г. и 1931 г. см.: Paolo Gori, *Umberto Nobile*, pp. 34–42. Более подробно о быстром спаде военного использования дирижаблей с начала двадцатых годов в начале карьеры Нобиле см.: С. Сиколо, *Il dirigibile Italia. La sfida della radio al Polo Nord*, Pagine, Roma, 2018, pp. 175–178.

⁶¹ A. Longoni, *Fascismo e aviazione*, cit., pp. 154–155.

⁶² O. Ferrante, *Umberto Nobile*, vol. 1, cit., pp. 158–161.

⁶³ Статья *Per la resurrezione dell'aeronautica*, газета *Il Tempo*, 19 июля 1921 г. – BNC Roma.

⁶⁴ Статья *La smobilitazione degli dipendenti dal Ministero della guerra*, газета *Il Tempo*, 20 августа 1921 г. – DSR.

числа акций и станет осуществлять контроль⁶⁵. Глубокие познания автора статьи и понимание состояния дел завода Нобиле наводят на мысль, что информация взята из источника, находящегося в стенах завода. В тексте, написанном хорошо информированным автором, даны не только известные перспективы гражданского использования дирижаблей, предложенные Челестино Узуелли и Умберто Нобиле в марте на собрании в Милане, но и план промышленной конверсии, представленный Нобиле заместителю министра авиации в апреле 1920 года⁶⁶. В статье также говорится о переговорах по продаже военно-морскому флоту Испании новейших дирижаблей типа SCA⁶⁷, построенных исключительно Нобиле⁶⁸.

И, наконец, газета *Avanti!* сообщала об озабоченности работников, о волнениях среди персонала завода и предлагала проинформировать об этом профсоюзы и социалистическую группу в Палате Депутатов⁶⁹.

Действительно, из отчета Палаты, опубликованного в Парламентских актах лишь 25 ноября, после летних каникул, видно, что Турати сделал запрос председателю Совета Бономи и военному министру Луиджи Гаспаротто о том, насколько правдивы слухи о закрытии и передаче завода. Неизвестно, был ли получен ответ на этот запрос, а на страницах газет развернулась борьба между рабочими и частными лицами, которые должны были купить завод⁷⁰.

23 августа инженер Джованни Пенья опубликовал в газете *Avanti!* письмо, в котором он называл себя представителем анонимного кооперативного общества, подавшего заявку на приобретение завода 18 августа, сразу после известия о решении правительства. Чтобы коллектив завода не беспокоился относительно цели этих действий, после письма был напечатан Устав общества. Однако газета этим не ограничилась: она предрекала дальнейшие волнения⁷¹.

24 августа Нобиле послал новую записку генеральному инспектору авиации, в которой сообщил о вызывающих тревогу волнениях в коллективе завода⁷².

Газетные статьи августа 1921 года и новая записка Нобиле указывают на изменение роли печати на этом этапе. Газеты уже не являются выразителями инициатив парламентских политиков, а становятся рупором и средством проведения состязания между заинтересованными сторонами: персоналом завода, среди которых рабочие и бригадиры, с одной стороны, и промышленниками – с другой. Политика отошла в сторону. 24 августа в римской хронике газеты *Avanti!* появилось предупреждение рабочих ЗВК о забастовке и разоблачениях действий «акул» частной промышленности. Статья подписана Комитетом рабочих завода, в который входили Анджолетти, Мородер, Баччи и Риццотти⁷³.

В тот же день, 24 августа, газета *Il Paese* публикует статью «Акулы, желающие летать под маской кооператоров». Статья разоблачает несостоятельность кооперативного общества, созданного сразу после санкционирования продажи ЗВК частным предпринимателям, и намекает на то, что в 1920 году совместно с упраздненной Главной дирекцией гражданской авиации были проведены спекулятивные действия⁷⁴.

⁶⁵ Статья *L'aeronautica italiana*, газета *Il Messaggero*, 20 августа 1921 г. – BNC Roma.

⁶⁶ O. Ferrante, *Umberto Nobile*, vol. 1 pp. 132–134.

⁶⁷ Напомним, SCA – *Stabilimento Costruzioni Aeronautiche* – Завод воздухоплавательных конструкций.

⁶⁸ A. Ungari, *The Italian Air Force from Origins to 1923*, pp. 148–152.

⁶⁹ Статья *L'agitazione del personale dell'Aeronautica*, газета *Avanti!* 20 августа 1921 г. – BSR.

⁷⁰ Запрос Филиппо Турати председателю Совета и военному министру см: *Atti parlamentari Discussioni Camera*, 1921, *Biblioteca del Senato*, Cam. Regno 2.293, pp. 1714–1715.

⁷¹ Статья: *A proposito di una agitazione del personale di costruzioni aeronautiche*, газета *Avanti!* 20 августа 1921 г. – BSR.

⁷² O. Ferrante, *Umberto Nobile*, vol. I, p. 158.

⁷³ Статья *Il Governo delibera la cessione dello Stabilimento costruzioni aeronautiche di Roma ai pescicani*, газета *Avanti!* 24 августа 1921 г. – BSR.

⁷⁴ См. статью *Pescicani che vogliono volare sotto forma di cooperatori* (Акулы, желающие летать под маской кооператоров) опубликованную в газете *Il Paese* 24 августа 1921 г. – BNC Roma.

На следующий день, 25 августа, все та же *Il Paese* опубликовала ответ инженера Пенья, пресловутой «акулы, желавшей летать». Пенья опровергает тот факт, что его кооперативное общество лишь фиктивное общество рабочих, что оно было создано лишь для того, чтобы воспользоваться постановлением от 17 августа, и что именно оно было готово купить завод в 1920 году. Дальнейшие многочисленные публикации превращаются в перепалку рабочих и Пеньи, обвиняющих друг друга в передергивании фактов. Миротлюбивая статья, появившаяся в *Il Tempo* 27 августа, отбросила пустые и бесполезные дискуссии, касающиеся судьбы завода и предложила рассмотреть проблему гражданской авиации в комплексе. Газета жаловалась на неспособность правительства развивать частную промышленность с целью перевода ее из военной в гражданскую и на его неумение вызывать у людей интерес к полетам. В статье упоминается обычай Муссолини прилетать в Палату Депутатов из Милана на самолете как пример нового, доселе неизведанного отношения к делу. Газета не преминула еще раз напомнить о щекотливом вопросе умышленной передачи завода. Не вдаваясь в техническую оценку решения правительства, *Il Tempo* защищала позицию персонала, который действовал бескорыстно, без страха потерять работу, с единственной целью – сохранить в интересах государства богатый опыт, в частности, на участке завода, отведенном под фотолабораторию⁷⁵.

Конфликт между инженером Пенья и рабочими на страницах газеты *Avanti!* от 28 августа сошел на нет, хотя к согласию они так и не пришли⁷⁶.

В Парламенте не предприняли никаких мер, несмотря на то что в правительство поступали запросы из смешанной группы друзей авиации: в ней были как фашисты, так и социалисты. Правительство Бономи выражало живую заинтересованность в урегулировании военных и гражданских интересов в секторе авиации⁷⁷, но в октябре 1921 года военный министр Луиджи Гаспаротто изложил предварительный план, касающийся гражданской авиации, который снова предусматривал передачу ЗВК в частную собственность⁷⁸. Тем временем вдали от парламентских залов бушевали страсти в ассоциациях, среди предпринимателей и в спортивных организациях. Все ждали политического решения, но тут к власти пришел фашизм⁷⁹.

⁷⁵ Статья *Intorno alla minacciata soppressione del Laboratorio di costruzioni aeronautiche*, газета *Il Tempo*, 27 августа 1921 г. – BNC Roma.

⁷⁶ Статья *La polemica sullo Stabilimento aeronautico*, газета *Avanti!* 28 августа 1921 г. – BNC Roma.

⁷⁷ Еще вносили предложения, собирали консультативные комиссии, обсуждали реорганизацию авиации, но все оставалось без изменений, пока к власти не пришло правительство Муссолини. См.: A. Ungari, *The Italian Air Force from origins to 1923*, pp. 76–77.

⁷⁸ A. Longoni, *Fascismo e aviazione*, p. 164.

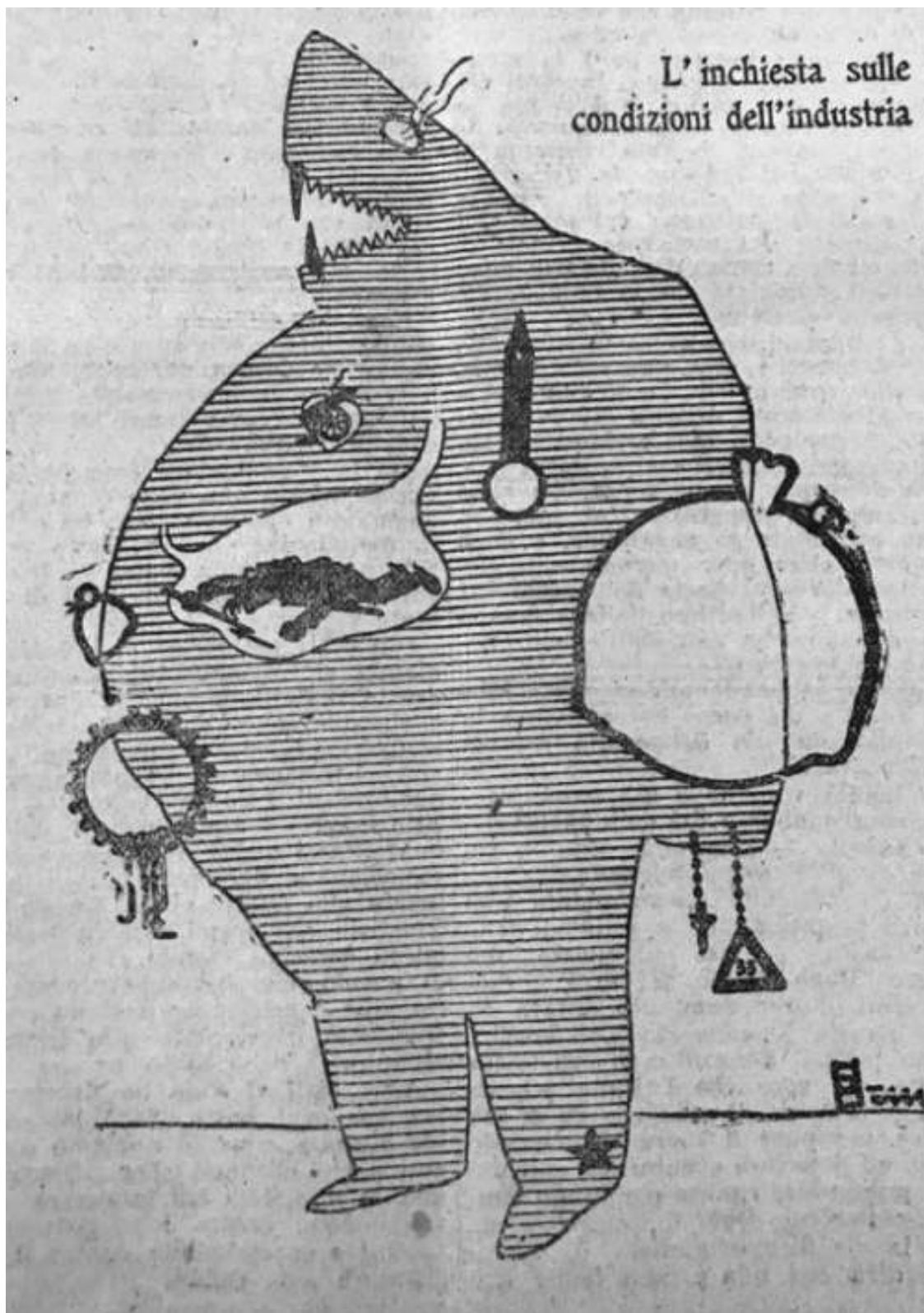
⁷⁹ Там же, pp. 163–227.

2. Фашист (1923–1943)

Вгоды фашизма Нобиле и ЗВК наконец-то обрели прочное положение в долгожданном новом устройстве итальянской авиации, которое не могли обеспечить либеральные правительства, в частности, социалисты. Социалисты, не имея собственного видения и понимания динамичного развития современной авиации, сумели лишь на время запретить продажу ЗВК и сохранить рабочее место Нобиле. Зато фашизм обеспечил Нобиле стабильность и позволил достичь пика карьеры. Нобиле добился мировой славы после первого полета на Северный полюс на дирижабле «Норвегия», который он совершил при поддержке фашистского режима. Он не мог отказаться от билета фашистской партии, которого его удостоили.

На самом взлете популярности Нобиле решил повторить экспедицию, совершенную двумя годами раньше. Но он хотел это сделать самостоятельно, в одиночку, не привлекая других участников, которые стали бы оспаривать авторство предприятия (как это сделал Р. Амундсен в первом полете. – Ред.). На своем дирижабле «Италия» он перелетел Северный полюс, взяв с собой флаг итальянского Королевства, вымпел «Читта ди Милано», крест папы Пия XI, послание Королевского географического общества во славу римского фашизма, а на бортах гондолы аэростата красовались фашистские символы. Уже после трагедии, в частности, после неблагоприятных для него выводов комиссии Каньи, Нобиле выражал протест, однако он навсегда сохранил уважительные и доверительные отношения с фашистским режимом и никогда открыто его не осуждал.

В нем уживались два разных чувства: неприязни к личным врагам и уважение к личности фашистского «дуче» Муссолини, которое он много раз открыто высказывал. Во время долгого проживания в Москве (1932–1936 гг. – Ред.) он пользовался привилегиями благодаря хорошим отношениям, которые тогда установились между фашистской Италией и большевистской Россией.



«Акула частной промышленности» в газете Avanti! от 28 октября 1921 г.

Посмотрим, как развивались события.

Бенито Муссолини, ставший во главе правительства 31 октября 1922 года, с помощью Армандо Диаса и Паоло Таона ди Ревеля, видных представителей армии и военно-морского флота [8], предпринял новые шаги для развития авиации. Он осуществил их при под-

держке различных действующих групп фашистов-радикалов в военной, предпринимательской и интеллектуальной областях⁸⁰.

Объявление о реформе прозвучало на собрании Совета Министров 23 января 1923 года⁸¹. На нем Муссолини подвел краткий финансовый баланс состояния авиации, оказавшийся преувеличенно отрицательным⁸². Этим было оправдано учреждение генерального Комиссариата, которому надлежало реорганизовать всю отрасль. Таким образом, по мнению Муссолини, Италия могла бы встать в ряд с другими мировыми державами.

Королевским Указом от 24 января 1923 года № 62 был учрежден Комиссариат авиации, который должен был подготовить фундамент для будущего учреждения Министерства военно-воздушных сил. Это было поручено заместителю комиссара Альдо Финци, военному летчику и верному сподвижнику Муссолини.

Королевским Указом от 28 марта 1923 года № 645 были учреждены Королевские военно-воздушные силы как независимые вооруженные силы, в которые вошли «все военно-воздушные силы Королевства и колоний». Италия, как и другие страны, приступила к развитию авиации⁸³, положив конец (не без противодействия и пойдя на небольшие компромиссы⁸⁴) разногласиям и конфликтам послевоенного времени между авиацией армии и авиацией военно-морского флота⁸⁵.

При новом порядке ЗВК завоевал подобающее ему достойное место, и Нобиле смог дальше развивать свои проекты. И в самом деле, во второй статье закона, учреждающего военно-воздушные силы, говорится о дирижаблях, для которых в авиационной инженерии была отведена специальная роль. 31 октября 1923 года Нобиле участвовал в конкурсе на офицерское звание и получил погоны подполковника инженерных войск. Он сохранял за собой должность директора ЗВК, во всяком случае, в пределах оперативных задач, связанных с воинской дисциплиной⁸⁶. Нобиле получил место в Главном управлении инженерного и авиационного строительства, которым руководил один из его почитателей, генерал авиации Алессандро Гуидони, вышедший из рядов морских инженеров. Гуидони поддерживал использование дирижаблей наряду с самолетами⁸⁷. 1 июня 1925 года Нобиле получил лицензию летчика-испытателя.

Королевским Указом от 30 августа 1925 года № 1513 было создано Министерство авиации, в состав которого вошел Комиссариат воздушных сил, и, как давно ожидалось, оно взяло на себя координацию военных и гражданских воздушных сил. Муссолини возложил на Альберто Бонцани⁸⁸ функции заместителя секретаря нового министерства, которые он исполнял

⁸⁰ В команде Муссолини кроме журналиста Аттилио Лонгони заметно выделялись также Джузеппе Боттаи, Альдо Финци, Артуро Меркантии, Джулио Дуэ, см: G. D'Avanzo, *Ali e poltrone*, cit., pp. 60 и A. Ungari, *The Italian Air Force from Origins to 1923*, cit., pp. 75, 77.

⁸¹ Бенито Муссолини. Речь на заседании Совета Министров 23 января 1923 г. в: *Opera omnia di Benito Mussolini*, cit., vol XIX, pp. 107–110.

⁸² R. Rochat, *Italo Balbo*, cit. pp. 107–110.

⁸³ G. Alegi, *L'arma fascistissima, il falso mito dell'Aeronautica come preferita dal Regime*, in Massimo Ferrari, cit. pp. 116–117, 125.

⁸⁴ G. Alegi, *La storia dell'aeronautica Militare*; Lanascita, cit., pp. 106–115. Морской флот под командованием Паоло Таона ди Ревеля с сожалением принял уничтожение собственных воздушных сил, образованных в сентябре 1920 г. См: E. Pellegrini, op., cit., pp. 63 и 71–72.

⁸⁵ Однако это не дало никаких привилегий для новой авиации. См: G. Alegi, *L'arma fascistissima, il falso dell'Aeronautica come preferita da Regime*, cit., pp. 141–145. О периоде авиации при Бальбо, см. также: E. Grassia, *L'8 settembre 1943 e la Regia fascistissima Aeronautica*, *Diacronie* [on line]. Studi di storia contemporanea, n. 25, I, 2016, *Se creare è definire*, 29 marzo 2016, pp. 1–6.

⁸⁶ Ministero dell'Aeronautica, *Libretto personale di Umberto Nobile, sezione Servizi, promozioni e variazioni*.

⁸⁷ O. Ferrante, *Umberto Nobile*, vol. I, pp. 179–181; B. Lattanzi, *L'opera scientifica di Alessandro Guidoni ingegnere militare*, IBN editore, Roma, 1992, pp. 13–15, 60–82, 187.

⁸⁸ По мнению Роша, Бонцани, фактически заменивший Финци в Комиссариате еще с 1924 года, был первым, кто обеспечил

до ноября 1925 года, когда его сменил фашистский квадрумвир Итало Бальбо (квадрумвир – один из четырех лидеров и организаторов важнейшего события в истории итальянского фашизма – похода чернорубашечников на Рим, приведших к власти Муссолини. – Ред.).

Между тем, 15 ноября 1925 года Нобиле получил звание полковника по выслуге лет⁸⁹.

В 1926 году Нобиле закрепил свое положение директора ЗВК в составе военного инженерного авиационного корпуса Королевских воздушных сил. Дирижабли входили в состав авиации. Их планировали использовать в воздушных силах, в Королевском морском флоте и в колониальных армиях для бомбардировки, разведки, конвоя, для использования совместно с другими вооруженными силами и в операциях с подводными лодками⁹⁰.

Однако обычные причины – технические, производственные и прикладные, – из-за которых деятельность Нобиле по построению дирижаблей была затруднена еще до установления фашизма, не исчезли, более того, к ним добавились конфликты личного порядка. С января 1923 года вплоть до ноября 1925 года Нобиле обсуждали не только в военно-технических кругах и среди тех, кто не одобрял деятельность завода. Муссировались вопросы совсем не технические: в центре внимания был его политический круг общения. Основными противниками Нобиле в тот период были генерал Гаэтано Артуро Крокко, который преследовал личные интересы, потому что хотел предложить собственные проекты, и летчик полковник Джузеппе Валле, не одобрявший карьеру Нобиле в авиации и его социалистические симпатии⁹¹. 15 апреля 1924 года в Чампино рискованный маневр дирижабля N-I (будущий дирижабль «Норвегия») стал причиной гибели двух солдат и рабочего. Валле, командовавший группой дирижаблей, представил рапорт генералу Прандони, заместителю главкома военно-воздушных сил Музея истории⁹². Доклад Валле сопровождался обвинениями политического характера, он связывал деятельность Нобиле с его социалистическими симпатиями и знакомством с депутатами крайних левых сил в Палате. Началось расследование, которое закончилось 7 ноября 1925 года наказанием Валле⁹³. В то время Нобиле поддерживали Гуидони и Бонзани.

Конфликт с Валле не повредил карьере Нобиле, стремительно рвавшемуся вперед, но не к военным почестям, а к исследовательским целям. ЗВК получил предложение от норвежца Руала Амундсена, который уже с 1924 года планировал перелететь Северный полюс на воздушном судне. В 1925 году, после неудачной попытки с двумя гидросамолетами итальянского производства Dornier Wal, Амундсен решил использовать дирижабль и поэтому обратился к Нобиле. Бонзани, в то время заместитель государственного секретаря военно-воздушных сил, Бенито Муссолини, тогдашний глава правительства и министр военно-воздушных сил, и король Витторио Эмануэль III поддержали переговоры с Амундсеном. В результате 1 сентября 1925 года был подписан договор между Муссолини и Руалем Амундсеном⁹⁴. Договор предусматривал продажу военного дирижабля N-I, построенного в ЗВК и по этому случаю получившего название «Норвегия», Норвежскому аэроклубу при финансовом участии американского

стабильное положение авиации по образцу устройства армии; см.: G. Rochat, Italo Balbo, pp. 118–121.

⁸⁹ Ministero dell'Aeronautica, Libretto personale di Umberto Nobile, sezione Servizi, promozioni e variazioni.

⁹⁰ Almanacco delle Forze Armate 1927, Tipografia del Senato, Roma, 1927, pp. 579–583, 667–671.

⁹¹ Джузеппе Валле принимал участие в сражениях как командир дирижаблей. Ему принадлежит слава первого участника боевого сражения с дирижаблями на борту самолета типа P4 утром 25 мая 1915 года при обороне Венеции. См: R. Abate, Storia dell'Aeronautica italiana, p. 126; подробный отчет о боевом сражении Валле, см.: B. Di Martino, I dirigibili italiani nella Grande Guerra, pp. 274–275.

⁹² G. Valle, Uomini nei cieli. Storia dell'Aeronautica italiana, centro editoriale Nazionale, Roma, 1981, pp. 129–140.

⁹³ U. Nobile, Posso dire la verità, pp. 26–33 и U. Nobile, La tenda Rossa. Memorie di neve e di fuoco, p. 64. Реконструкция этого периода противостояния также с неизданными источниками, см.: C. Siculo, Il dirigibile Italia. La sfida della radio al Polo Nord, pp. 178–180.

⁹⁴ О поддержке, оказанной Муссолини полету «Норвегии», см.: B. Mussolini, La spedizione del Norge, Discorso al Senato del 18 maggio 1926, in Opera omnia di Benito Mussolini, a cura di E. Susmel, D. Susmel, La Fenice, Firenze, 1962, vol XXII, pp. 131–133; эта речь приводится в: Aa Vv., L'aviazione negli scritti e nella parola del duce, Ministero dell'Aeronautica, Roma, 1937, pp. 103–106.

магната Линкольна Элсуорта⁹⁵. 12 мая 1926 года Амундсен, Нобиле и Элсуорт впервые в истории перелетели Северный полюс [9]. Муссолини сразу же придал этому событию международный политический размах, присвоив Нобиле в июне 1926 года, которому был лишь 41 год, звание генерала «в виде исключительных заслуг»⁹⁶, а 15 сентября 1926 года – вручив билет фашистской партии⁹⁷.



Рим, 3 августа 1926 г. «Торжественный въезд в город Умберто Нобиле после возвращения из полета через Северный полюс. Он был встречен овациями, огромным количеством людей и всеми руководителями государства. Муссолини вручает генералу медаль „Савойский военный орден“» (из журнала *Almanacco italiano*, 1928 г.)

⁹⁵ U. Nobile, *In volo alla Conquista del segreto polare*, Mondadori, Milano, 1928, pp. 32–42, 135–146.

⁹⁶ Ministero dell'Aeronautica, *Libretto personale di Umberto Nobile, sezione Servizi, promozioni e variazioni*. К этому добавились другие почетные звания, приведенные в: *Libretto personale alla sezione Azioni di merito-Attestati*.

⁹⁷ После падения фашизма Нобиле утверждал, что членство (от которого он не отказался) произошло без его ведома. См. его книгу: *Posso dire la verità (Я могу сказать правду)*, p. 42. Рассказ об этом эпизоде, как говорил впоследствии Нобиле, описан *Rafaele Giacomelli* в его рецензии на книгу через несколько месяцев после ее выхода, см. журнал *L'Aerotecnica* за сентябрь 1945 г., p. 121.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.