

### Biografia di Troiani Felice

Il 24 Maggio 1908 l'undicenne Felice assistette dalla sponda opposta del Tevere ai primi tentativi di volo dell'aviatore francese Léon Delagrange. Da allora nacque la sua passione per l'aeronautica. Dopo aver frequentato il liceo ginnasio Torquato Tasso ed essersi diplomato si iscrisse alla Scuola Civile d'Aeronautica di Roma le cui lezioni erano tenute dal prof. Filippo Eredia e, per quanto concerneva quelle d'aviazione, fondamenti teorico-sperimentali e strutture degli apparecchi, dall'Ing. Umberto Nobile (1). Nel frattempo scoppiò la 1ª guerra mondiale. Felice venne arruolato in fanteria quale "aspirante" (titolo assimilabile al grado di sottotenente), rimanendo deluso per non essere stato ammesso in aeronautica. A causa della catastrofe di Caporetto, fu fatto prigioniero sul monte Cucco e trasferito in Germania. Al ritorno dalla prigionia riprese a studiare laureandosi il 23/06/1922 in Ingegneria con 80/100. Divenne socio della Compagnia Nazionale Aeronautica (C.N.A.) e già dal 2 Settembre 1922 trovò impiego come capo operaio presso lo Stabilimento di Costruzione Aeronautiche (S.C.A.) diretto dal suo ex insegnante Ing. Umberto Nobile. (2)

Ora poteva sposarsi. Sabato 18 Agosto 1923 impalmò nella città di Firenze lunglam Marta (xx/xx/xxxx – xx/xx/xxxx), bionda donna conosciuta in quella città durante un suo soggiorno. Da quella unione nacque il 21/01/1925 a Firenze, nella casa di residenza dei genitori di Marta, il suo unico figlio al quale fu imposto il nome del nonno capitignanese e cioè Pietro, soprannominato dal padre "Zirinzin" (3).

Era il 15 Aprile 1924 quando Felice lasciò il lavoro alle dipendenze della S.C.A. optando per quello nella C.N.A. con sede a Cerveteri. Nobile volle gratificare quel commiato rilasciandogli un certificato con su scritto: « Troiani ha sempre assolto i vari importanti compiti dando prova di grande competenza tecnica e diligenza ». Per tale competenza presto tornò a cercarlo. La marina imperiale del Giappone aveva acquistato il dirigibile N3 progettato nelle officine S.C.A. di Roma (per la realizzazione del quale Troiani aveva impostato i calcoli). Nel 1926 Nobile volle assolutamente che Troiani partisse con lui alla volta del sol levante per dirigere il relativo montaggio e l'istruzione del personale giapponese. Durante la permanenza in quel luogo gli chiese di collaborare ancora con lui nell'allestimento del dirigibile *Norge*, progettato per raggiungere il polo nord. Ora Felice era un apprezzato professionista e per questo conteso. Fu suo pure il progetto dell'originale hangar privo di tetto (per prevenire il sovraccarico di neve) di Kings bay (isole Svalbard - Norvegia). Di grande rilievo fu la partecipazione di Felice alla progettazione ed alla costruzione dell'Aeroporto del Littorio in Roma (denominazione datagli da Mussolini - oggi aeroporto dell'Urbe). Egli stesso ne fece poi oggetto di comunicazione al IV° Congresso Internazionale di navigazione aerea che si tenne in Roma. Nello stesso periodo venne ricontattato da Nobile, primo tra tutti i componenti di una equipe assemblata per realizzare una nuova spedizione al polo nord. Gli altri partecipanti erano: Arduino Ettore, già imbarcato come maresciallo sul *Norge* (grazie al successo di quell'impresa fu promosso sottotenente) cui venne assegnato il compito di "capomotorista". Caratti Attilio e Pomella Vincenzo, già motoristi del *Norge*, ebbero il medesimo incarico. Ciocca Callisto, anch'esso ebbe l'incarico di motorista. Renato Alessandrini, già attrezzatore del *Norge*, riebbe quell'incarico. A Cecioni Natale, che era stato capomotorista del *Norge*, vennero invece date nuove mansioni che includevano quelle di timoniere di quota. Pedretti Ettore e Biagi Giuseppe erano i sottufficiali telegrafisti forniti dalla Regia Marina. Viglieri Alfredo ebbe il compito di tenente di vascello. Mariano Adalberto e Zappi Filippo dovevano essere i capitani di corvetta. Scienziati della spedizione furono individuati in Malmgren Finn (già veterano del *Norge*), quale meteorologo, Behounek Francesco, dell'Istituto del Radio di Praga e Pontremoli Aldo, docente di fisica dell'università di Milano. Quindi Lago Ugo, giornalista

(1) Lauro (AV) 21/01/1885 – Roma, 30/07/1978. Fu docente di costruzioni aeronautiche all'Università di Napoli, direttore dello Stabilimento militare di Costruzioni Aeronautiche (S.C.A.) in Roma, Generale del Corpo del Genio Aeronautico ruolo Ingegneri, nonché esploratore.

(2) Il curriculum lavorativo di Felice fu caratterizzato dall'alternarsi fra C.N.A. e S.C.A.

(3) Durante la 2ª guerra mondiale Pietro entrò a far parte dell'UNPA - Unione Nazionale Protezione Antiaerea.

del Popolo d'Italia, Tomaselli Cesco del Corriere della Sera, il prof. Eredia Filippo, insegnante alla scuola d'aeronautica e Antonelli ....., timoniere. Di ognuno abbiamo descritto le mansioni. Riguardo Troiani riportiamo una autobiografia redatta nell'occasione per la quale si sentì autorizzato a far parte di quell'equipaggio: « diciotto anni di sfrenata passione aviatoria; un anno di servizio alla 105<sup>a</sup> Squadriglia Voisin; undici anni di anzianità di volo in aeroplano; novanta voli su quattro diversi tipi di aeroplano, alcuni in condizioni atmosferiche avverse, molti eseguiti pilotando; due piantate di motore in partenza (una a Centocelle ed una a Cerveteri); vice direzione generale e direzione tecnica di una scuola di aviazione che formava ed allenava piloti militari; manutenzione e riparazione di aeroplani; cinque corsi di istruzione teorica ad allievi piloti militari; compilazione di testi su aviazione, pilotaggio, navigazione con motori a scoppio; ingegnere addetto all'ufficio tecnico della SCA, collaborazione alla progettazione di quattro tipi di dirigibile; montaggio, riparazione e allestimento di dirigibili semirigidi e rigidi; cinque anni di anzianità di volo in dirigibile; tre voli su OS; un volo su l'Esperia; un volo su l'N1; un volo su l'MR; un volo sul Norge; due voli sull'N3 in Italia; un volo sull'N5 in Giappone; sei voli sull'N3 in Giappone; un'avaria in volo; un incendio a terra; collaborazione alla preparazione di due spedizioni aeronautiche polari » (4).

Quindi Felice, oltre che impegnato nella realizzazione del suddetto aeroporto, su specifica richiesta di Nobile partecipò alla costruzione dell'aerostato che avrebbe dovuto raggiungere il polo nord collaborando alla progettazione ed al montaggio. L'aeromobile con sigla N4 fu ribattezzato "Italia". Quella spedizione, di carattere scientifico, ebbe inizio il 15 Aprile 1928 da Baggio (Milano). Dopo aver sorvolato l'Europa il dirigibile raggiunse la base allestita nella Baia del Re, isole Spitzbergen, nel Mar Glaciale Artico. Fatto un primo volo esplorativo, il 23 Maggio 1928, con 16 persone a bordo (furono lasciati a terra il prof. Eredia, Tomaselli, Antonelli e Pedretti), decollò con rotta Polo Nord. Lo raggiunse, dopo 19 ore e 52 minuti, alle ore 0:24 del 24 Maggio. A causa delle avverse condizioni climatiche il dirigibile non riuscì ad atterrare ed allora, dalla verticale del punto estremo del polo furono lanciate una croce lignea benedetta, donata da Papa Pio XI, una bandiera dell'Italia ed altri simboli della nostra terra. Passate circa due ore sopra il polo, alle ore 2:20 iniziò il viaggio di ritorno. I venti di coda che avevano agevolato l'andata ora creavano problemi. Il 25 Maggio, alle ore 10:30, quando metà del tragitto era stato abbondantemente completato ed all'orizzonte si vedevano le montagne delle isole Svalbard, a causa di una violenta tempesta il dirigibile si abbassò, urtò la banchisa e la gondola di comando si sfasciò sbalzando a terra 10 uomini: Umberto Nobile, Filippo Zappi, Adalberto Mariano, Alfredo Viglieri, Giuseppe Biagi, Francesco Behounek, Finn Malmgren, Natale Cecioni, Felice Troiani, Vincenzo Pomella e la cagnetta mascotte chiamata Titina. Nell'impatto con il pack il Pomella morì per una emorragia interna mentre Cecioni ed il Generale Nobile rimasero feriti. Restarono sul pack anche molti materiali, quali una tenda, del cibo e la radio di bordo la quale, a causa della caduta, subì dei danni e non funzionava più. Felice Troiani qualche anno dopo raccontò: « in quel momento supremo pensai a Marta (sua moglie), il suo nome mi salì dal cuore alle labbra e la invocai ». L'involucro del dirigibile contenente l'idrogeno resistette al colpo e reso più leggero riprese quota portando con sé gli altri 6 membri dell'equipaggio ivi rimasti intrappolati. Essi non furono mai più trovati. I 9 superstiti montarono la tenda di color argento (della quale Troiani era il progettista). Per essere maggiormente visibili la tenda fu colorata con una sostanza a base di anilina e acido acetico, dalla cui reazione si aveva una cromatura di color rosso (Tale composto veniva solitamente usato per le rilevazioni altimetriche) (5). Entro quel riparo si adattarono in attesa di soccorsi. Presto però Mariano e Zappi, presi dallo sconforto preferirono lasciare i compagni per tentare di raggiungere la costa a piedi. Si unì a loro Malmgren il quale fra il 15 ed il 16 Giugno perì nell'impresa. Nel campo rimasero 6 uomini e la radio che (come abbiamo detto) a causa dell'impatto con il ghiaccio non funzionava più. Si era rotto un importante collegamento e non c'era materiale per ripararlo. Troiani e Biagi

(4) Dal volume "La coda di Minosse" Felice Troiani.

(5) Qualche anno dopo quella tenda fu donata da Nobile al Comune di Milano. Troiani che lo accompagnava la montò in una sala del castello sforzesco.

dettero allora fondo a tutta la loro abilità di ingegneria e radiotelegrafia. Avevano una matita. Dei loro studi ricordarono che la grafite (la cosiddetta mina della matita) era un discreto conduttore ed allora nella disperazione usarono quella matita collegando i due estremi di essa per ripristinare il collegamento radio rotto. Fu così che finalmente l'8 Giugno riuscirono a stabilire un contatto radio con la nave appoggio Città di Milano. Fra ricerche ed altri drammi dopo sette settimane di sofferenza vennero salvati.

Il periodo successivo al ritorno in patria fu caratterizzato da acerrime polemiche per la tragedia polare. Felice ebbe comunque altre importanti esperienze. Seguì ancora Nobile, questa volta nell'Unione Sovietica staliniana,

alla Dirigiblestroj di Dolgoprudnyj. Rimase in quel posto tre anni durante i quali progettò dirigibili e astronavi. Il 15 Ottobre 1932 la Krasnaia Zvezda, organo dell'Armata Rossa, annunciò la costruzione del dirigibile V7 specificando che i lavori di progetto erano stati diretti dal famoso specialista italiano Felice Troiani e dagli ingegneri sovietici, compagni Charabkovski e Garf.

Al ritorno in Italia fu nominato direttore tecnico dell'Aeronautica Umbra Società Anonima (AUSA) di Foligno dove progettò il velivolo AUT 18 (del quale AUT significava "Aeronautica Umbra Troiani" e 18 indicava, in metri quadrati, la superficie alare dell'apparecchio), aeroplano monoposto da combattimento, uno dei primi con carrello retrattile. Il modello, concepito nel 1934, fu sperimentato a Guidonia e consegnato nel 1940. Progettò anche l'AUT 45. Finito il suo tempo alla AUSA gli venne proposta la carica di capo fabbrica aggiunto alle "Reggiane" di Reggio Emilia, uno stabilimento comprendente più fabbriche fra le quali quella di velivoli alla quale approdò il nostro. Non soddisfatto, poco tempo dopo si dimise per andare ad assumere la direzione tecnica della ditta "Motor" avente sede in Roma, la quale produceva pezzi per velivoli (in tal modo poteva stare vicino a Marta e Zirinzin). Un mese e mezzo dopo, a causa di motivi burocratici, fu licenziato. Ma grazie ad un accordo con il Ministero dell'Aeronautica, vi rientrò con la carica di amministratore unico. Anche quel lavoro non durò molto. Fu licenziato. Frattanto scoppiò il 2° conflitto mondiale. Per qualche tempo Felice visse effettuando perizie finché venne assunto al Ministero dell'Aeronautica, ispettorato del genio aeronautico e produzione aeronautica e poi alla direzione generale armi e munizioni (al posto del Capitano Salvati morto in guerra). Proprio a causa della guerra in corso venne congedato. Nel frattempo i tedeschi vollero costruire un cimitero di guerra a Tor di Quinto. Il lavoro lo eseguì l'impresa Castelli la quale assunse Felice con il compito di intermediario fra la ditta ed il governatorato. Lui definì quell'impegno nel seguente modo: « il mio compito consisteva nell'andare a vedere se i morti stavano buoni e nell'imbrogliare la contabilità ». Finì la guerra ed anche quel lavoro terminò. Per qualche tempo si dedicò allo studio di case prefabbricate ma sbarcare il lunario era sempre più difficile. Avvilto dalle difficoltà cercò allora una effimera illusione in un altro continente. Il 14 Dicembre 1946 partì da Genova, con il piroscafo chiamato Filippa battente bandiera panamense, alla volta del Brasile. Cercando serenità e oblio, aprì in quel luogo una industria meccanica di precisione. Nel 1960 fu rintracciato da George Simmons, uno psichiatra statunitense alla ricerca di informazioni sulla vicenda del dirigibile Italia per una sua pubblicazione. Con l'occasione il Simmons lo convinse a scrivere una propria memoria sui fatti di cui era stato protagonista. Fu così che Felice ne ricavò un volume con il racconto della propria avventura e di mezzo secolo di aeronautica in Italia, dai suoi albori sino alla seconda guerra mondiale. Lo intitolò "Gli



*Troiani Felice con Marta, Pietro alias "Zirinzin" e la cagnetta Cocorò il giorno dopo il ritorno dall'artide*

Occhiali” che però venne modificato, per necessità dell'editore Ugo Mursia, in “La coda di Minosse”. Il libro venne pubblicato nel 1964. Il successo fu tale che nel 1966 ottenne il “Premio di cultura della Presidenza del Consiglio italiano”. Riportiamo alcune recensioni dell'epoca:

Dino Buzzati - Corriere della Sera: < *Quello che secondo me è soprattutto nuovo, sull'argomento, è il tono complessivo, di una disarmante e talora spietata sincerità* >.

La Stampa: < *Una testimonianza importante, documentata e - nei limiti umani - imparziale di un dramma, che non è mai caduto dalla nostra memoria e dopo trentacinque anni permane avvolto da una singolare carica polemica ... . Troiani ha il gran merito di raccontare quella storia eccezionale con una semplicità quasi candida, senza costruire il monumento di se stesso, con l'intento di esporre la verità nuda dopo tante mistificazioni retoriche* >.

Dei suoi antenati in Capitignano, Felice scrisse in quel volume:

- a pag. 165 < .... *I primi a svegliarsi la mattina erano i nostri numerosi cani, da caccia o quasi. Il Sig. Chiesi e altri erano cacciatori; io no quantunque sia discendente da una folta schiera di antenati "nembrotti"* >;

- a pag. 496 < ... *. Per mia fortuna non ero un personaggio popolare; ricevetti poche lettere di ammiratori e seccatori, poche richieste di danaro. Lettere che mi riuscirono molto gradite furono quella del commissario prefettizio di Capitignano, paese nativo di mio padre (6) e quella del comandante Roncagli* >.

(6) Si trattava di Ventura Loreto (21/12/1854 – xx/xx/xxxx) figlio di Sabato Loreto Antonio e Conti Nicolai Teresa nonché marito dal 31/12/1910 di Nicolai Caterina (01/04/1871 – xx/xx/xxxx) figlia di Domenico e Salvatori Maria