

Primi cenni sui risultati della spedizione aerea norvegese nelle regioni artiche

nota del Comandante GIOVANNI RONCAGLI

Ai primi di settembre si trovava in Roma l'illustre, audacissimo esploratore norvegese Roald Amundsen, che nell'estate scorsa organizzò e condusse la prima spedizione aerea che sia stata fatta nelle regioni artiche: era venuto a prendere contatto con l'Aeronautica Italiana, per preparare un'altro più grande tentativo di esplorazione in quei luoghi con mezzi aerei, ora che l'esperienza fatta gli permette di apprezzare meglio buona parte degli elementi d'ogni specie, dei quali, la prima volta, non potè fare che una valutazione preventiva, in gran parte a fondamento teorico.

In una lunga conversazione che ebbi con lui, egli mi espose, con la chiarezza e la precisione che è propria del temperamento di quegli eroi, tutto lo svolgimento della sua avventurosa spedizione. Fece, in certo modo, un quadro che, agli occhi del suo ascoltatore, dava, per così dire, l'impressione grafica dello sviluppo di quella quasi temeraria impresa; e le poche cifre ricordate, a necessario corredo, mettevano a posto i principali valori.

Mentre Amundsen parlava, io osservavo attentamente la sua persona. Da quando lo avevo veduto la prima volta, vent'anni fa, al ritorno dalla spedizione della *Gjøa*, non era mutata in nulla l'espressione forte e serena ad un tempo del suo viso, nel quale, prima di ogni altra cosa, si legge una fermissima volontà. Nell'esporre fatti e descrivere momenti, che per gli uomini comuni potevano essere cagione di vivaci commozioni, egli conservava sempre quella leggera tinta di placido sorriso, che è ben nota a chi abbia con lui una certa dimestichezza. Così specialmente mi appariva quando, in poche parole, toccava episodi gravi. Così egli riuscì a confermare nell'animo mio quel senso di ammirazione per la grande padronanza di se stesso, che già vi si era stabilito dal primo incontro, e con esso la sicurezza che questa padronanza lo assisterà sempre.

La semplicità del suo racconto era tale, ch'io ne trassi una visione chiara dell'importanza dei risultati che aveva potuto ottenere, nonostante le gravissime difficoltà incontrate. Non parlo di ciò che può essere dimostrazione dell'efficacia del mezzo di locomozione prescelto per compiere il viaggio, ossia del grado di adattabilità a questo genere d'esplorazione, che può attribuirsi all'aeroplano: questa è questione tecnica, da lui messa bene in chiaro, ma che non interessa che indirettamente la geografia. Alludo invece ai risultati geografici e scientifici della sua breve rapidissima e fortunosa ricognizione di parte della calotta artica del globo.

Dietro mia preghiera, egli ha riassunto qui, per i soci della nostra Società, nella lettera che segue, la nostra conversazione. Lasciamo dunque che parli lui. Riassumerò poi anch'io quel che ne trassi come conclusione.

Oslo, 6 Settembre 1925.

Mio caro Roncagli,

Vi devo ringraziare d'avermi informato circa qualche dubbio, che sarebbe stato messo in giro, per riguardo al grado di fiducia che si può attribuire agli scandagli fatti da noi, durante la mia spedizione della scorsa estate.

Certamente non avremmo mai potuto prendere a bordo dei nostri aeroplani alcuno dei tipi ordinari d'apparecchi per scandagli a grandi profondità; usammo invece quello tedesco del Behm, conosciuto col nome di Echo Lot, che, in tutto, non pesa più di due chilogrammi.

Questo apparecchio è basato sul seguente principio.

Una cartuccia di soli dieci grammi d'esplosivo (*trinitol*) vien fatta esplodere elettricamente nell'acqua, a pochi piedi di profondità; indi, per mezzo d'un microfono, anch'esso immerso, circa 25 metri appartato dalla cartuccia, viene registrato l'intervallo di tempo che corre fra l'istante dell'esplosione e il ritorno dell'eco dal fondo del mare.

Facemmo due scandagli sul medesimo punto, e in entrambi i casi l'intervallo fu esattamente di cinque secondi. Posto che la velocità media del suono nell'acqua del mare è di 1500 metri per secondo, la profondità risulterebbe della metà di 7500 metri, il colpo dell'esplosione dovendo percorrere due volte la profondità.

Scopo della nostra spedizione, come indicato dal governo Reale Norvegese, era quello di esplorare le acque fra lo Spitzberg e il Polo, per verificare se vi siano terre oppur no. Col nostro volo al nord, noi potemmo osservare un'area di circa 130.000 chilometri quadrati, estendentesi fin quasi a 88°30', senza scorgervi indizio alcuno di terra. Dopo eseguiti gli scandagli, che davano una così grande profondità, discutemmo ampiamente la situazione e giungemmo a concludere non esservi probabilità alcuna di trovar terra più verso nord. Decidemmo dunque di ritornare seguendo una rotta più orientale, che ci avrebbe condotti sopra altre acque mai esplorate prima; e ciò fu fatto tosto che, finalmente, potemmo riprendere il volo.

Nel volo di ritorno traversammo la rotta di deriva della « Fram » (1893-96) e toccammo anche quella della spedizione di Parry. Dedotte queste aree d'intersezione, la nuova superficie esplorata in questo secondo volo si può calcolare in circa 70 mila chilometri quadrati, portando così a circa 200.000 chilometri quadrati la superficie totale mai esplorata prima di noi.

Altri risultati di grande interesse sono le nostre osservazioni meteorologiche, oggi allo studio per cura del direttore del servizio meteorologico della spedizione, Dott. Bjerknes, che le confronta con le altre da lui simultaneamente fatte allo Spitzberg. Si attribuisce una speciale importanza a questa parte del nostro lavoro, per l'influenza che può avere sullo studio delle attuali teorie, della meteorologia polare.

Facemmo anche osservazioni d'azimut per determinare la variazione magnetica e trovammo qualche incongruenza coi dati delle carte magnetiche. Lo studio di queste nostre osservazioni sarà approfondito al ritorno dalla spedizione dell'anno venturo, durante la quale spero di poter eseguire una nuova serie d'osservazioni per completare quelle già fatte.

Ecco quanto posso dirvi ora su questo argomento.

Vostro affezionatissimo

Road Amundsen.

Questa lettera, che è per se stessa un documento, non ha bisogno di lunghi commenti.

Accennai, infatti, a qualche apprezzamento giunto anche sino a me, non voce del volgo, ma di persone pienamente capaci d'intendere e giudicare, secondo il quale non avrebbe dovuto

darsi importanza alla spedizione di Roald Amundsen al di fuori del campo del grande *sport* internazionale: la geografia — e tanto meno la scienza — avrebbero da aspettarsi poco o niun profitto.

Non avevo certamente bisogno di procacciarmi delle prove per capire che cosa e, fino a un certo punto, anche quanto scienza e geografia avrebbero potuto aspettarsi da quel primo temerario tentativo, compiuto in condizioni tali da lasciare, in una mente calcolatrice delle probabilità *pro o contro*, ben poco di quello che in certi calcoli meccanici s'usa chiamare « margine di sicurezza ». Certo, però, mancavano, a me come a chiunque altro non avesse avuto contatto cogli audaci esploratori, le sole prove capaci di dileguare ogni dubbio: i fatti.

La lettera di Roald Amundsen ce ne offre abbastanza.

Gli scandagli a ritorno di suono, e l'identità dei valori reiterati sul medesimo punto rappresenteranno indubbiamente un acquisto e per la scienza e per la geografia quando saranno accompagnati, come certo saranno, dalle coordinate geografiche del punto.

La ricognizione di circa 200.000 chilometri quadrati d'area polare non prima veduta da occhio umano, è indubbiamente un risultato, un notevole risultato geografico, che aggiunge credito alla conclusione, già tratta dalla deriva della « Fram », doversi ritenere l'area della calotta polare priva di terre al sud di 84-85 gradi di latitudine.

La cura posta nell'escludere dal computo dell'area sorvolata gli orizzonti d'intersezione con rotte d'altri esploratori, dimostra la serietà scientifica del metodo d'indagine in generale, non meno di quanto la preparazione ed il metodo seguito per le osservazioni meteorologiche affidano della fiducia che si potrà accordare ai risultati, a calcoli finiti.

Se ne può dunque conchiudere, a mio avviso, che, se l'impiego dell'aeroplano come mezzo di trasporto può essere bastato ad impressionare talmente certe fantasie da far loro dimenticare o ritenere trascurabile un qualsiasi risultato positivo a vantaggio della geografia e della scienza, le menti educate allo studio razionale delle cose e dei fenomeni non hanno dubitato mai e tanto meno dubitano ora, che questo documento viene pubblicato, dell'utilità reale che la geografia e la scienza trarranno da questo primo audacissimo volo in loro esclusivo servizio.