

II. — COMUNICAZIONI E RELAZIONI

Il primo volo polare di Roald Amundsen

Conferenza tenuta l'11 marzo 1926

nell'Aula Magna del Collegio Romano dal tenente di vascello H. RIISER LARSEN

In un giorno dell'anno 1912. Roald Amundsen, il primo e, finora, il solo navigatore del passaggio di Nord-Ovest, lo scopritore del Polo Sud, ritornato allora allora dalle Regioni Antartiche, vide per la prima volta un aeroplano volare nel cielo azzurro. Non sembrerà certamente strano che quest'uomo si fermasse a guardarlo: quest'uomo che aveva traversato infinite distese di ghiacci acuminati, procedendo a stento, attraverso fatiche e sofferenze inaudite, per giungere alla meta prefissasi, per sciogliere, direi quasi, il voto di dare all'umanità piena conoscenza della terra ch'essa abita.

Là su nell'aria, un capolavoro dell'intelligenza umana volava incurante di ogni ostacolo terrestre, lasciando dietro di sé, in poche ore, centinaia di chilometri.

Naturalmente i pensieri di Amundsen incominciarono subito a prendere forma; egli capì immediatamente che quello sarebbe stato l'unico mezzo per procurare all'umanità la conoscenza delle regioni artiche; per far sapere se, dallo Stretto di Bering fino alla Groenlandia non ci fosse veramente che mare e mare sconfinato, sul quale galleggiano immense masse di ghiaccio, che nessuna terra trattiene; l'unico mezzo di far conoscere le condizioni atmosferiche di quelle regioni, le quali son diventate di speciale importanza, da quando abbiamo capito quanto grande sia la loro influenza sulle condizioni meteorologiche delle zone temperate.

L'azione seguì il pensiero; e Amundsen stesso volle imparare a pilotare un aeroplano per averne una più perfetta conoscenza; più tardi anzi ne acquistò uno egli stesso.

Intanto scoppiò la grande guerra, che arrestò lo svolgersi dei suoi piani. Egli allora equipaggiò la nave polare « Maud » e navigò a traverso il passaggio di Nord-Est, dall'Oceano Atlantico allo Stretto di Bering. Quando giunse in Alasca la guerra era finita. Egli che prima aveva pensato di servirsi dell'aeroplano solo per fare dei brevi voli di ricognizione partendo dalla nave madre, venuto a cognizione di quali enormi progressi aveva fatto l'aviazione durante la guerra mondiale, concepì disegni più vasti. Allestì di nuovo la nave polare « Maud » e la mandò tra i ghiacci sotto l'esperto comando del Capitano Wisting, oggi qui presente, il quale, dopo aver passato tre anni in balia dei ghiacci polari, è ritornato portando un tesoro di osservazioni oceanografiche e meteorologiche, che hanno meravigliato il mondo della scienza.

Amundsen intanto pensava alla possibilità di un vero e proprio volo polare, all'esplorazione dall'alto delle regioni tra le Spitzberghe e l'Alasca; ma la crisi economica che tenne dietro alla guerra, e della quale ancora oggi soffriamo, colpì anche Amundsen, il quale già nelle precedenti spedizioni aveva dato considerevolissime somme del suo patrimonio privato; e l'attuazione dei suoi piani si arenò. Solo più tardi, coll'intervento dell'Aero-Club di Norvegia e con un forte appoggio economico dell'Americano Lincoln Ellsworth, egli poté preparare quella spedizione, intorno alla quale ho oggi l'onore di parlare.

Dopo uno studio accurato delle condizioni di volo nelle regioni polari e di una serie infinita di tipi di velivoli, la nostra scelta cadde sopra l'unico apparecchio possibile per il nostro volo, che si fabbricava esclusivamente qui in Italia dalla Società di Costruzioni Meccaniche a Marina di Pisa: il tipo Dornier Wal, costruito di duralluminio, con due motori Rolls Royce, di una forza complessiva di 750 cavalli.

Se io dovessi raccontarvi tutti i lunghi preparativi, non finirei più! Basta pensare che il volo verso il Polo era una cosa assolutamente nuova; che non potevamo ancora utilizzare senz'altro il ricco materiale di esperienze raccolte nei viaggi precedenti, o che per lo meno queste esperienze dovevano essere adattate alle nostre speciali esigenze. Quante volte abbiamo desiderato che i lunghi giorni di lavoro dell'inverno passato fossero stati di più di 24 ore!

Molti esploratori ed altri esperti delle condizioni dei ghiacci polari pensavano che avremmo trovato dappertutto delle superficie di ghiaccio liscio, di sufficiente estensione per potere facilmente atterrare. Ragioni di sicurezza c'indussero a stabilire di partire con due velivoli, per avere maggiori probabilità di poter ritornare volando, se uno degli apparecchi si fosse avariato.

*
**

La base di partenza fu impiantata alle Spitzberghe e precisamente alla Baja del Re (Kings Bay).

Sulla Terra di Grant, presso al Capo Columbia, al Capo Richardson e al Forte di Conger, con una speciale spedizione furono creati depositi di viveri, per il caso che avessimo dovuto ritornare a piedi.

Il Capo Nord, sulla cosiddetta Terra di Nord-Est, nelle Spitzberghe è la prima terra che toccammo quando ritornammo in volo.

Il nostro servizio meteorologico era assai bene organizzato. Molte volte al giorno ricevevamo i comunicati meteorologici da un grande numero di stazioni situate intorno alla calotta polare. Basandosi su queste comunicazioni e sulle loro stesse osservazioni, i nostri meteorologi Bjernes e Calwagen regolavano le loro previsioni.

*
**

Mi è accaduto qualche volta che le signore, le quali dovevano ascoltare la mia conferenza, mi abbiano pregato di non parlare di strumenti scientifici. Tuttavia, poichè oggi nessuna preghiera di questo genere mi è stata rivolta, voglio mostrare la fotografia di uno dei nostri strumenti che hanno uno speciale interesse per una Società geografica, la cosiddetta bussola solare ideata da Amundsen stesso. Essa è composta di un periscopio che permette di proiettare l'immagine del sole sopra una superficie di vetro smerigliato posta davanti al pilota. Per mezzo di un movimento di orologeria, il periscopio compie un intero giro d'orizzonte nel tempo stesso che il sole impiega a compiere

un eguale movimento apparente. Se si ha cura di manovrare in modo da tenere sempre l'immagine del sole sul vetro smerigliato, si è sicuri di avanzare sempre nella medesima direzione. Bisogna però anche badare che l'asse del periscopio sia sempre parallelo all'asse della terra.

Il 21 maggio i nostri meteorologi ci avvertirono che il giorno della partenza era arrivato. Gli apparecchi furono condotti dalla spiaggia fin giù sul ghiaccio del fiordo donde avevamo deciso di partire. I motori furono messi in moto mezz'ora prima, perchè fossero ben riscaldati; gli apparecchi furono accuratamente ispezionati, e quando tutto fu in perfetto ordine, io dissi ad Amundsen: « Siamo pronti alla partenza ». Erano le 5 del pomeriggio.

Amundsen allora si volse verso di me mostrandomi il suo fiero volto tutto illuminato da un sorriso quasi infantile; ed io intesi il significato di quel sorriso. Esso mi diceva che, in quel momento, ogni amara delusione era dimenticata e dimenticate erano pure molte altre difficoltà. Finalmente, dopo tanto travaglio, egli era arrivato al momento sospirato, nel quale avrebbe potuto librarsi lassù nel regno degli uccelli e penetrare nelle regioni sconosciute dell'Artide.

La partenza fu quanto mai emozionante, poichè, secondo la garanzia, gli apparecchi potevano sollevare un peso di 2600 chilogrammi, e noi avevamo invece a bordo 3100 chilogrammi, cioè quasi tanto quanto il peso dell'apparecchio stesso. L'idrovolante pesava così 6300 chilogrammi.

Ma tutto riuscì felicemente, al di là di ogni nostra speranza; e i due idrovolanti s'inalzarono senza difficoltà e insieme fecero rotta verso il Nord. Sulla costa Nord delle Spitzberghe ci colse una fitta nebbia che saliva dall'acqua sino ad una altezza di seicento metri. Ci inalzammo allora ad una quota di mille metri, nella speranza di liberarcene al più presto possibile; perchè altrimenti non avremmo potuto fare le necessarie osservazioni. Ma soltanto dopo due ore di volo la nebbia sparì ed apparve davanti a noi lo sterminato deserto di ghiacci.

La vista era meravigliosa, ma tuttavia terribile per l'occhio di un aviatore. Per quanto guardassimo intorno, non riuscivamo a scorgere neanche un minimo tratto di superficie adatta all'atterraggio; non vi erano che piccole spianate contornate

da siepi di ghiaccio irto. Qua e là correva qualche canale, mai però abbastanza grande per amarrare.

Questa scoraggiante prospettiva non ebbe però la forza di arrestarci: avevamo una sola parola d'ordine: Verso il Polo! E proseguimmo sperando che le condizioni del ghiaccio sarebbero migliorate in seguito.

Ma ci sbagliavamo. Nessun miglioramento: si poteva, è vero, vedere qua e là qualche specchio d'acqua un po' più vasto, non mai tuttavia abbastanza grande per un eventuale amarraggio forzato.

Alle dieci di sera capimmo di esserci diretti troppo ad Ovest: evidentemente durante il volo sopra la nebbia, avevamo deviato in quella direzione. La rotta fu pertanto corretta verso Est.

Finalmente all'una di notte, dopo otto ore di volo, uno specchio d'acqua abbastanza grande, apparve davanti a noi. Era la prima superficie servibile, ma in compenso, di proporzioni più che sufficienti all'amarraggio, poichè era larga quasi sette chilometri, ed ancora più lunga.

Pensammo di amarrare colà per fare le necessarie osservazioni prima di proseguire il volo. Tuttavia, poichè Amundsen temeva di scendere sull'acqua, pensando che il ghiaccio avrebbe potuto improvvisamente rinchiudersi e schiacciare gli apparecchi, decidemmo di cercare intorno, se ci fosse dato trovare una superficie sul ghiaccio, su cui potere atterrare.

Mi parve di vederne una un po' più lontano; e per essere ben sicuro che non ci fossero scabrosità, che avessero potuto danneggiare l'apparecchio, discesi a bassissima quota. Mentre stavo compiendo questa manovra, improvvisamente il motore posteriore s'arrestò causa una falla d'aria.

Ormai non potevo più arrivare nemmeno allo specchio d'acqua vicino; dovetti dunque amarrare in una diramazione di questo: un braccio d'acqua che andava a finire nel ghiaccio. Non avevo scelta, e fu davvero un miracolo se tutto riuscì bene, perchè quel braccio d'acqua era così stretto che le ali dell'apparecchio toccavano il ghiaccio delle due sponde.

Fortunatamente, sul Dornier Wal il galleggiante non si trovava sulla punta delle ali, altrimenti un'avaria sarebbe stata inevitabile.

Enormi pezzi di ghiaccio galleggiavano sull'acqua e davano all'apparecchio certi colpi che io mi aspettavo da un momento all'altro di vederlo sfondato.

Un velivolo costruito di legno e non di duralluminio, come il nostro, non avrebbe mai potuto salvarsi in questo amarraggio, e noi saremmo certamente rimasti lassù.

Bisogna dire che la fortuna ci ha assistito, perchè quando finalmente la velocità si spense, ci trovammo con la prua quasi attaccata ad una superficie di ghiaccio che stava dentro il braccio d'acqua, come se avessimo fatto una manovra volontaria.

Mentre un pallido raggio di sole si sforzava invano di risplendere attraverso la densa foschia, ecco in quale situazione si trovava questo idroplano, che soltanto tre mesi prima s'era cullato per la prima volta sulle acque azzurre del Tirreno, sotto il raggianti sole d'Italia.

Immediatamente ci mettemmo all'opera per girare l'apparecchio verso l'acqua aperta e toglierlo così da quella massa di ghiaccio, che poteva essere assai pericolosa.

Ma, mentre facevamo invano sforzi erculei, il braccio d'acqua si rinchiusse e il ghiaccio ci imprigionò, come dentro ad una morsa. In fretta e furia gettammo sul ghiaccio le nostre provvigioni e gli strumenti necessari, caso mai l'apparecchio rimanesse schiacciato dalla pressione del ghiaccio.

Alle sei della mattina eravamo pronti. Facemmo allora una osservazione che ci diede gli stessi risultati di un'altra osservazione presa subito dopo l'amarraggio. Ci trovavamo a $87^{\circ} 47'$ di lat. N.; però questo risultato proveniva da un calcolo fatto con un metodo semplificato, che si usa soltanto nelle regioni polari; quando, più tardi, rifeci il calcolo col metodo un po' più esatto di St. Hilaire, trovai che non eravamo arrivati tanto a Nord, ma soltanto a $87^{\circ} 44'$ N.

Dopo il nostro ritorno, le osservazioni furono nuovamente calcolate da due astronomi con formule assolutamente esatte, e ne risultò che eravamo arrivati a $87^{\circ} 43'$ N. Fortunatamente non ci sono altri metodi di calcolo, altrimenti sono sicuro che avrebbero trovato che siamo arrivati ancora più a Sud.

Eravamo dunque penetrati per mille chilometri dentro il deserto di ghiaccio.

**

Il lavoro intenso e febbrile di questi primi momenti ci aveva fatto dimenticare l'N. 24. L'avevamo visto volare a bassa quota subito dopo l'amarraggio, poi era sparito. Non appena trovata un po' di calma, ci attaccammo gli ski, e dirigendoci verso Nord, cercammo dappertutto, ma invano.

Il tempo però era così fosco che ci sarebbe stato impossibile scorgere l'idrovolante; perciò decidemmo di riposarci un poco. Il nostro apparecchio non poteva continuare a rimanere in quella posizione; il pericolo era troppo grande; bisognava trovare una via d'uscita. Davanti all'idroplano, si stendeva una superficie di ghiaccio di dieci metri di diametro ricoperta di una alta sporgenza di ghiaccio vecchio. Se avessi potuto spianare questa sporgenza e preparare un sentiero lungo il quale, con l'aiuto del motore, avessimo potuto spingere l'apparecchio sul ghiaccio, esso sarebbe stato messo al riparo da un possibile movimento dei ghiacci. Ci mettemmo dunque subito al lavoro; e il 23 sera la superficie era spianata e l'invasatura pronta.

Nel frattempo, però, il pensiero dell'altro apparecchio ci preoccupava molto. Dove era esso e che era avvenuto dei nostri compagni? Nel pomeriggio del 23 il tempo finalmente si rischiarò e Amundsen, che era salito sull'apparecchio e cercava intorno col suo cannocchiale, ad un tratto esclamò: Eccoli! A quell'avviso saltammo noi pure sull'idrovolante: lontano, al di là di quell'acqua aperta sino alla quale non avevamo potuto arrivare, tra lo scintillar della neve sotto il sole splendente, vedemmo l'N 24 e il suo equipaggio intento a guardarci col cannocchiale. Essi avevano visto dove eravamo discesi.

Piantammo subito una bandiera sopra due bastoni da ski legati insieme e incominciammo a fare segnalazioni. Venimmo così a sapere che al momento della partenza alla Baia del Re, qualche spettatore di troppo buona volontà, volendo aiutare a girare l'apparecchio, che si era sprofondato nella neve, aveva fatto tanta pressione sulla coda, che una fila di bulloni del fondo era saltata. Nonostante la falla del fondo, sebbene non avessero trovato una superficie liscia sulla quale atterrare, avevano dovuto scendere sull'acqua, e con ogni sforzo avevano cercato di spingere l'apparecchio sulla sponda del ghiaccio affin-

chè l'acqua non penetrasse nel fondo. Ma la sponda era alta e a malgrado d'un faticosissimo lavoro, non vi erano riusciti. Avevano passato tre giorni a pompar fuori l'acqua dal fondo dell'apparecchio, quando improvvisamente lo specchio d'acqua su cui erano amarrati, aveva incominciato a rinchiudersi e il ghiaccio era diventato duro e compatto intorno all'idroplano. Anche il motore posteriore s'era avariato.

*
*
*

In principio della mia conferenza ho detto che, per maggior sicurezza, ci eravamo decisi a volare con due apparecchi, perchè pensavamo di trovare spazi adatti all'atterraggio. Ma ora, visto che le condizioni dei ghiacci erano tali quali non avevamo mai pensato di trovarle, decidemmo di fare il viaggio di ritorno riuniti in un solo apparecchio. Infatti con due, non avremmo avuto che doppia probabilità di un guasto al motore.

Scegliemmo perciò l'N 25, che era in condizioni migliori. Ordinammo tuttavia all'equipaggio del N 24 di riparare, se fosse stato possibile, il loro apparecchio per tenerlo di riserva qualora un guasto fosse capitato al nostro durante la partenza.

Se non ci fossero riusciti, essi dovevano cercare di raggiungere il nostro accampamento a piedi, per unire così i loro ai nostri sforzi intorno all'N 25. L'ampio spazio d'acqua libera, sul quale essi erano discesi, si era ricoperto di ghiaccio nuovo, che diventava ogni giorno più spesso. Ed è caratteristica particolare di questo ghiaccio nuovo quella di sparire a poco a poco sotto la pressione del vecchio ghiaccio compatto che preme da tutte e due le sponde, sino a che queste si ricongiungono del tutto.

Il giorno 26 di maggio l'equipaggio del N 25 finì di lavorare intorno all'apparecchio e si mise in marcia per venire da noi.

Durante il cammino mancò poco che non accadesse una terribile disgrazia. Dietrichson e Omdal, rotti il ghiaccio sotto i loro piedi, precipitarono nell'acqua con un peso di 40 chilogrammi sulle spalle. Fortunatamente, essi portavano indosso la cintura di salvataggio e non avevano gli *ski* legati ai piedi; poterono così più facilmente liberarsi e tenersi a galla, finchè Ell-

sworth, gettato il suo zaino, non accorse, prima in aiuto di Dietrichson, poi di Omdal, che, caduto più lontano, già stava per essere inghiottito dalla corrente.

Senza di loro come avremmo potuto sostenere le enormi fatiche che ci aspettavano?

Quando finalmente furono arrivati, dopo una tazza di cioccolata fumante, nella gioia di ritrovarsi tutti riuniti, anche questo terribile episodio ci sembrò quasi uno scherzo.

A circa cento metri dal punto nel quale ci trovavamo, c'era una superficie di ghiaccio di forse duecento metri che da una parte finiva sul ghiaccio nuovo. Bisognava fare di questa superficie una pista; bisognava riuscire a riunire il ghiaccio vecchio al nuovo, e poi partire ad una grande velocità, in modo che il ghiaccio non avesse tempo di rompersi sotto di noi, giacchè era abbastanza spesso da poter sopportare il peso dell'apparecchio.

Il 27 sera la pista era pronta e l'N 25 fu spinto sul ghiaccio. La situazione ci parve per un momento più chiara, ma la vista che ci si parò dinnanzi la mattina dopo, fu invero ben desolante.

Durante la notte c'era stato grande movimento di ghiacci e il ghiaccio nuovo, quello appunto che avrebbe dovuto essere il prolungamento della nostra pista, era addirittura sparito. Il ghiaccio compatto continuava a premere contro la superficie ghiacciata sulla quale ci trovavamo. Non c'era altro da fare che aspettare. Tuttavia, siccome ci sentivamo assai poco sicuri, tenemmo pronti i nostri attrezzi, per aprirci una via di scampo se il ghiaccio avesse dovuto cedere sotto l'apparecchio. Aspettammo con la speranza che il ghiaccio movendosi aprisse un canale dal quale ci fosse stato possibile partire.

La notte dormivamo nei nostri sacchi di pelle dentro l'apparecchio. Amundsen ed Ellsworth, nello scompartimento del pilota. Nel mezzo dell'idrovolante, dietro lo scompartimento della benzina, c'era un altro scompartimento che chiamavamo la « mensa », perchè colà prendevamo i nostri pasti. C'era giusto lo spazio sufficiente per sei persone sedute, ed un fornello *Primus*. La notte, Omdal, Dietrichson e Feucht, distendevano i loro *ski* in fondo a questa cabina e vi dormivano sopra non troppo — a dir vero — comodamente. A me era riservata la coda dell'apparecchio; la quale, benchè fosse lunga sei metri,

era così bassa che era un vero problema ogni volta che dovevo infilarmi dentro il sacco di pelle.

Nelle regioni polari il freddo durante l'estate non è molto intenso; infatti la temperatura più bassa fu di -13° . Tuttavia non è una cosa piacevole passare una notte *dentro una scatola di latta*.

Non avevamo abbondanza di cibo: il nostro vitto consisteva di *pemmican* (miscuglio di carne, di legumi polverizzati e di grasso), di cioccolata, biscotti di avena, latte condensato e tavolette di latte malto. Avevamo in tutto trenta chilogrammi di provvigioni a testa: l'occorrente cioè per una eventuale marcia forzata sopra il ghiaccio.

Se fossimo riusciti a preparare una pista e partire, tutto sarebbe andato a meraviglia; ma se, nonostante tutto, i nostri sforzi fossero stati vani, non ci restava altro che metterci in cammino, andando incontro a sofferenze inaudite.

Per poter rimanere lassù il più lungamente possibile ed avere tuttavia cibo bastante per una eventuale marcia verso il Sud, riducemmo le nostre razioni al minimo.

La prima colazione consisteva in una tazza di cioccolata leggera fatta con l'acqua, e tre biscotti d'avena: in tutto trenta grammi a testa, cioè il peso di due letterine. A pranzo avevamo una tazza di zuppa di *pemmican*, e la sera ripetizione della colazione. Come si vede un *menu* assai semplice e, ahimè, senza varietà!

Durante il nostro soggiorno facemmo delle osservazioni astronomiche che ci dimostrarono la direzione del movimento del ghiaccio, e delle osservazioni magnetiche e meteorologiche di grande interesse; ma fra tutte la più importante fu lo scandaglio, che ci dimostrò avere il mare polare una profondità di 3750 metri.

Abbiamo sentito dire che questo scandaglio non poteva essere esatto, perchè non è possibile portare in un aeroplano gli strumenti necessari per scandagliare. Certamente ci sarebbe stato impossibile portare gli strumenti ordinari, troppo pesanti; ma noi eravamo forniti degli ormai sempre più conosciuti apparati Behms, coi quali si procede alla misura della profondità nella maniera seguente:

Un microfono impermeabile viene immerso nell'acqua alla profondità di circa quattro metri attraverso un'apertura praticata nel ghiaccio. Questo microfono viene messo in comunicazione, per mezzo di un filo, con un ordinario ricevitore a cuffia, del quale si munisce l'osservatore. Ad una distanza di 25 metri dalla posizione dove questo si trova, viene immersa nell'acqua una carica esplosiva di circa dieci grammi di tritolo, munita di capsula di mercurio, e la si fa esplodere elettricamente. Quando l'osservatore sente l'esplosione, mette istantaneamente in movimento l'indice di un orologio registratore, e appena sente al ricevitore telefonico la ripercussione del colpo dal fondo del mare, lo arresta, così prendendo lo *stop*. E poichè la velocità del suono nell'acqua di mare è conosciuta, è facile calcolare la profondità.

Questa misura della profondità del mare ha tale importanza che, se non fosse stato per altro, ci avrebbe essa sola ripagati di tutte le fatiche sostenute durante la spedizione.

..

Intanto continuavamo ad aspettare, nella speranza di vedere ad un tratto aprirsi un canale di dimensioni adatte al nostro scopo.

Avevamo avuto dal governo norvegese l'incarico di esplorare se esistesse terra fra le Spitzberghe e il Polo Nord. Prima dell'amarraggio avevamo ispezionato il ghiaccio fino a 150 chilometri dal Polo, senza vedere traccia di terra. Se più vicino al Polo ci fosse stata terra, l'avremmo vista profilarsi all'orizzonte; ma invece non si vedeva che ghiaccio.

Da questo fatto, e dall'enorme profondità del mare, traemmo la conclusione che tra il Polo e le Spitzberghe, lungo la rotta da noi seguita non esiste terra alcuna. Il nostro compito era perciò terminato.

Ma il ghiaccio non si apriva, anzi sembrava evidente che volesse rinchiudersi sempre più. L'N 24 che prima non si vedeva ad occhio nudo, si avvicinava sempre di più; cosicchè, alla fine, potemmo dal nostro accampamento prenderne la fotografia. Una piccola striscia di ghiaccio nuovo era tutto quello che ri-

maneva della grande superficie d'acqua libera nella quale aveva amarrato l'N 24.

Bisognava a tutti i costi andarsene, altrimenti saremmo rimasti completamente imprigionati. In tutta fretta cercammo di preparare un'altra pista sul ghiaccio nuovo che, dopo tutto questo movimento, era diventato assai accidentato. Il lavoro fu faticosissimo, tanto più che lo scarso nutrimento ci aveva già un po' indeboliti.

Quando cercammo di spingere l'apparecchio sul ghiaccio nuovo, questo subito sprofondò. Con sforzi inauditi spingemmo l'idrovolante lungo tutta la pista, usando la sua prua come nave rompighiaccio, e riuscimmo a rompere ghiaccio di uno spessore di dieci pollici. Non avrei mai creduto che l'apparecchio potesse resistere a un simile sforzo; invece se la cavò brillantemente.

Ma tutto questo è niente in confronto di quello che ci accadde in seguito.

Arrivati finalmente all'estremità della pista, la pesante e densa nebbia polare ci avvolse. Non c'era altro da fare che aspettare.

Feucht doveva montare la guardia quella notte. Non avevo dormito un'ora, quand'egli mi risvegliò di soprassalto. Capii subito quello che stava per accadere: sentivo il ghiaccio che premeva sui fianchi dell'apparecchio. Senza por tempo in mezzo, senza nemmeno infilarmi le scarpe, la sola cosa che ci levavamo, durante il nostro soggiorno lassù, balzai sul ghiaccio gridando: « Tutti fuori ». In men che non si dica eravamo tutti sei riuniti. Il ghiaccio continuava a premere e a rinchiudere l'apparecchio che scricchiolava sotto la sua pressione. Mentre tre di noi provvidero subito a gettare sul ghiaccio le vettovaglie, gli altri tre riunivano tutte le loro forze per trattenere addietro il ghiaccio, che minacciava di rinchiudersi. Il pesante cavalletto dell'apparecchio cinematografico faceva meraviglie nelle mani di Omdal, che segava con quello il ghiaccio, nei punti dove esso più premeva. Al momento di partire dalle Spitzberghe, avevo imprecato contro il peso di quel cavalletto, ma ora come lo benedicevo! Ho pure spesso imprecato anche contro il mio stesso peso, un po' esagerato per un aviatore; ebbene, ora benedicevo anche questo, perchè facendo dei salti sul ghiaccio, ottenevo dei risultati insperati.

Insomma l'incredibile accadde: riuscimmo ad aver ragione del ghiaccio e a girare l'apparecchio di novanta gradi, in modo che la prua fosse rivolta verso la direzione del movimento del ghiaccio.

Per il momento eravamo salvi.

La mattina dopo fortunatamente il movimento s'arrestò; bisognava approfittare subito di questa calma, per andarcene al più presto possibile.

Sarebbe lungo e noioso s'io vi parlassi di tutti i particolari del nostro lavoro: vi dirò soltanto che preparammo due nuove piste nella direzione dell'N 24; ma che ogni tentativo di partenza riuscì vano, sia perchè l'apparecchio si sprofondava nel ghiaccio, sia perchè il continuo rinchiuersi del ghiaccio rovinava parte della pista prima che fosse pronta.

Un po' alla volta arrivammo così fino all'N 24; ci sembrava che laggiù ci fosse qualche maggiore probabilità di poter partire. Infatti sul ghiaccio s'era aperto un canale largo circa quaranta metri e lungo trecento. L'estensione di questo canale non ci sarebbe bastata per effettuare la partenza, ma avremmo potuto preparare sul ghiaccio nuovo, una pista di trecento metri, che fosse stata come una continuazione del canale stesso. Avevamo intenzione d'incominciare la partenza sull'acqua, e di sprigionare quindi tanta velocità che, arrivati sul ghiaccio nuovo, questo non avesse avuto il tempo di rompersi sotto di noi.

Alle due di notte cominciammo a lavorare, e alle dieci della sera dopo, la pista era pronta; ma purtroppo era già troppo tardi. Il ghiaccio aveva ripreso a muoversi, e s'era già ammonteggiato davanti alla prua dell'apparecchio. Tutta la notte durò la pressione, e questa volta, per nostra maggior disperazione, il movimento cambiava continuamente di direzione; cosicchè a corti intervalli dovevamo girare l'apparecchio per tenere la prua costantemente orientata verso la direzione donde veniva la pressione.

Fortunatamente ora sapevamo quello che l'idrovolante poteva sopportare, ed io, che quella notte dovevo essere di guardia, potei lasciare i miei compagni prendersi un paio d'ore di riposo, perchè avevo avuto la luminosa idea di stendere dei cavi dalla prua del velivolo alle ancore conficcate nel ghiaccio in mo-

vimento, in modo che il ghiaccio stesso tirava il velivolo nella direzione voluta.

Verso mattina il movimento cessò, ma intanto il nostro piccolo canale s'era quasi del tutto chiuso, mandando a vuoto il nostro lungo lavoro. Così non avevamo più probabilità alcuna di poter partire.

Fino a quel momento il tabacco non ci era mancato; avevamo avuto una pipa a testa dopo ogni pasto. Mi pare ancora di vedere la nostra piccola mensa quando accendevamo le pipe. Si dice che non si devono accendere tre sigarette con lo stesso fiammifero: sia pure; ma questa superstizione non aveva valore per noi. Per noi un fiammifero significava una possibilità di procurarci calore: e nelle vicinanze non c'erano spacci di tabacchi dove poterne comperare! Quando avevamo finito di mangiare e tutte le pipe erano riempite, avvicinavamo le nostre teste e con un fiammifero solo cercavamo di accendere tutte le pipe in una volta. In quel breve delizioso momento, mentre il fumo saliva in spirali e le nostre mani si riscaldavano intorno alle pipe, parlavamo di tutto e di nulla.

Ma ora il tabacco era finito; l'ultima cenere era già stata fumata una e due volte, e non mandava più fumo; la conversazione languiva; i pensieri se ne andavano per conto loro; e non erano allegri. Incominciavamo a dubitare del ritorno.

In fondo è una grande tentazione il pensiero di morire lassù!

Così lontani da tutto e da tutti, in quella pace infinita! Sei stanco, non desideri altro che stenderti e riposarti e dormire, dormire, dormire. La morte non è più così spaventosa, come laggiù nel Mondo. Qui chiudi gli occhi, dormi, e il tuo corpo se ne va col ghiaccio che cammina sempre.

No: bisognava veramente trovare la maniera di andarsene al più presto possibile. Ogni nostro tentativo era stato fino a quel momento inutile; eravamo stati cacciati via da una parte e dall'altra, scappando all'ultimo momento dall'abbraccio del ghiaccio; sembrava quasi che le immense forze della natura

volessero, giuocare col nostro piccolo apparecchio, prima di schiacciarlo.

Omdal ed io pensammo di fare un lungo giro di ricognizione sul ghiaccio compatto, dove con nostra gioia, ci riuscì di trovare una superficie sulla quale avremmo potuto costruire una pista di cinquecento metri di lunghezza.

Ci sarebbero voluti due giorni di lavoro per trasportare lo apparecchio lassù, ma questo pensiero non ci spaventava. Durante il giorno tagliammo l'invasatura sul ghiaccio vecchio, e alle undici di sera l'avevamo finita. Allora il ghiaccio incominciò nuovamente a muoversi. Il ghiaccio compatto, che prima era a 150 m. da noi, s'era così avvicinato che fu assai difficile girare l'apparecchio verso l'invasatura.

I motori, come sempre, si misero in moto subito, e tra festose grida di evviva, a mezzanotte il nostro apparecchio venne spinto sul ghiaccio vecchio, dove per il momento stava nuovamente abbastanza sicuro. L'N 24 invece era già mezzo schiacciato dalla pressione del ghiaccio.

Quando, la mattina dopo, ritornammo sul posto dal quale eravamo potuti scappare, vedemmo il ghiaccio assolutamente rinchiuso. Ci eravamo proprio salvati all'ultimo momento.

Quella mattina, per combinazione, il sole splendeva.

La nostra canzone preferita, durante il soggiorno a Marina di Pisa, era stata « O sole mio »!; alle Spitzberghe la suonavamo sempre sul grammofono; quassù non avendo grammofono, la cantavamo continuamente.

La mattina del 7 Giugno, sotto il sole scintillante, al canto della bella canzonetta italiana, ci mettemmo all'opera per aprirci un varco nel ghiaccio e portare l'apparecchio sulla superficie adatta a prendere lo slancio di partenza. Alcuni di noi avevano lavorato a chiudere un crepaccio largo quattro metri, il cui fondo era formato di sottilissimo ghiaccio. Sapevamo benissimo che quella specie di ponte quasi certamente si sarebbe sprofondato sotto il peso dell'apparecchio: bisognava dunque passarlo a tutta velocità. E così passammo infatti. Fu un momento d'ansia terribile: quando fermai l'idrovolante e guardai indietro, il ponte era sparito; al suo posto s'era spalancato un crepaccio.



Sbarco dell' N. 25 dalla nave Hobby



Trasporto delle ali degli apparecchi



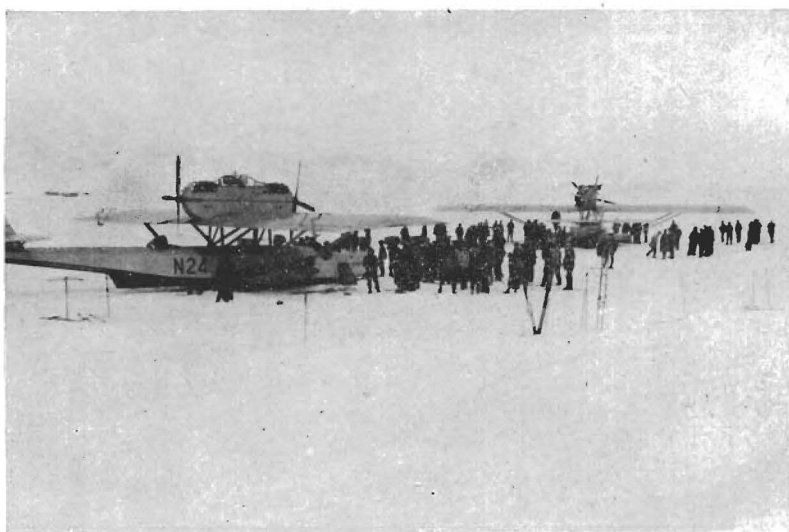
Montaggio del velivolo



Green e Omdal mettono a posto le eliche



Allestimento degli apparecchi per la partenza



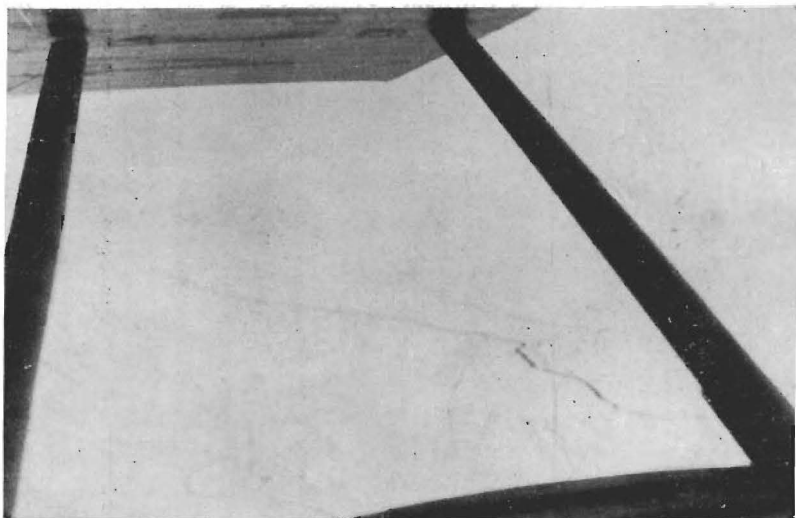
Gli apparecchi pronti a partire



Ellsworth e Amundsen fanno osservazioni col sestante



L'equipaggio dell' N. 25



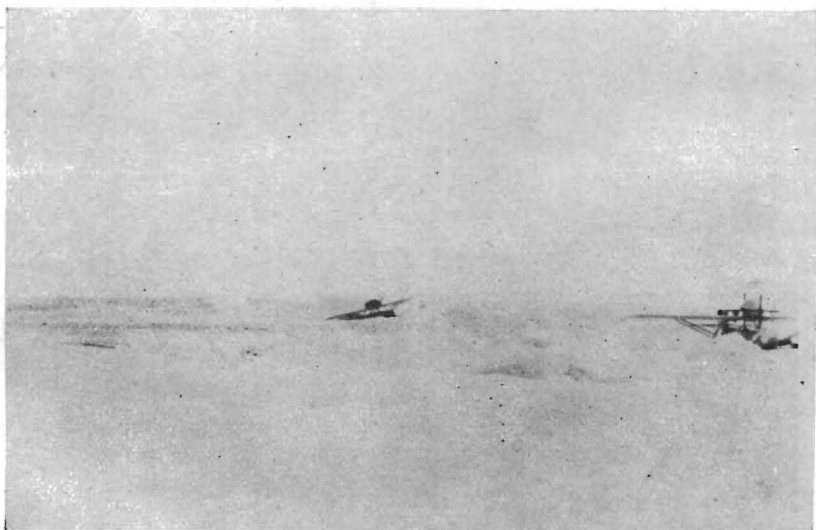
I crepacci della banchisa



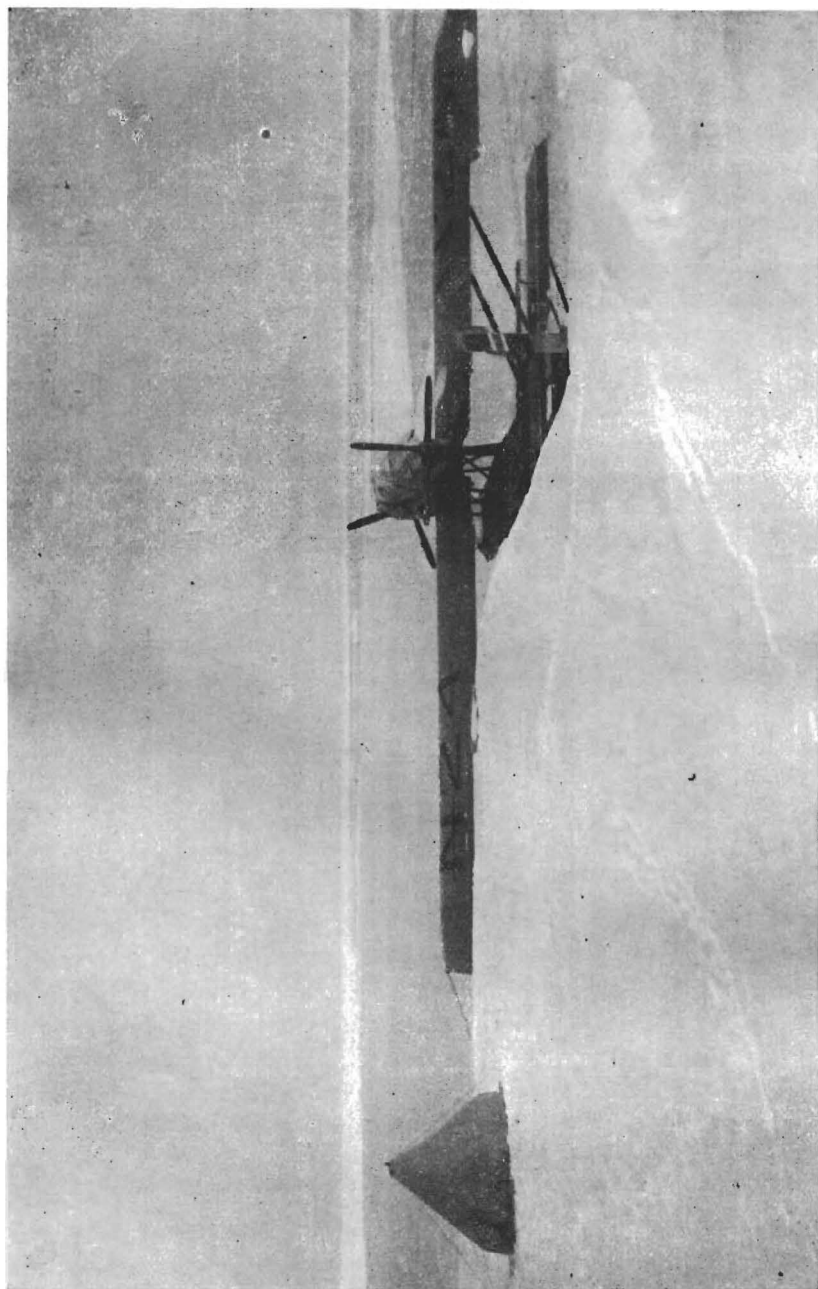
Canali aperti tra i ghiacci



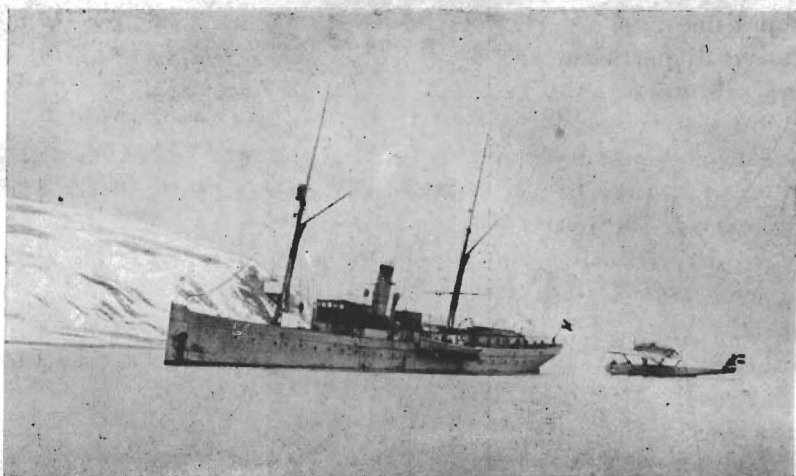
In volo sul ghiaccio polare



L' N. 24 raggiunto



Il Campo dell' N. 24



L' N. 25 a rimorchio verso King's Bay



L' N. 25 a King's Bay

Dopo un altro giorno di faticoso lavoro, ecco l'apparecchio sopra una nuova pista! La sera dell'8 giugno, facemmo un tentativo di partenza, ma la temperatura, che negli ultimi giorni era salita a zero, aveva sciolta la neve riducendola ad una poltiglia sulla quale l'apparecchio scivolava malamente.

Ogni tentativo fu vano. Eravamo ormai in piena estate e la temperatura naturalmente non sarebbe discesa. Che fare? Tentammo l'ultimo mezzo che stava ancora in nostro potere: con tutte le nostre forze incominciammo a pestare con i piedi la neve per renderla più dura. La pista era lunga cinquecento metri e larga dodici, quindi una superficie di seimila metri quadrati di neve molle, alta fino alle ginocchia, che bisognava appiattare e indurire. Pestammo, pestammo dalla mattina presto alla sera tardi. Per cinque giorni pestammo! La sera del 14 giugno avevamo finito. Ma pioveva e la temperatura era salita a un grado sopra zero. La nostra fatica di cinque giorni era stata inutile; la neve era molle di nuovo. Tuttavia provammo a partire, quasi per voler convincere noi stessi dell'inutilità del tentativo. Naturalmente ogni sforzo fu vano. La sera dopo, la pista stava per spaccarsi in due e già l'acqua penetrava attraverso il ghiaccio. Ma a poco a poco durante la notte, il vento di mare, che aveva portato quella temperatura così mite, smise di soffiare; il termometro discese, e con gioia constatammo che la neve pestata incominciava a diventare liscia e dura.

Si arrivò così ai 16 di giugno; giorno che fin dal principio avevamo posto come limite estremo ai nostri sforzi. Se non fossimo riusciti a partire in volo, avremmo dovuto intraprendere la marcia verso la Groenlandia. Davanti a noi c'era questa spaventosa alternativa; o metterci in cammino con grave pericolo di morte, o rimanere ad aspettare ancora se il ghiaccio s'aprisse abbastanza per lasciarci partire.

I nostri viveri non ci permettevano un più lungo indugio: non ne avevamo più che per sei settimane. Non farà quindi meraviglia che guardassimo con tanta ansia il termometro, il quale segnava ora due gradi sotto zero e il vento soffiava dalla direzione favorevole.

Era l'ultimo tentativo.

Per rendere l'apparecchio più leggero possibile, caricammo solo la quantità di benzina necessaria per arrivare fino alla co-

sta Nord delle Spitzberghe; abbandonammo sul ghiaccio *ski*, scarpe da *ski*, fucili, munizioni, strumenti, tutto, fino alla più piccola macchina fotografica, persino la maggior parte dei nostri viveri.

Quando tutto è pronto, sprigiono piena velocità nei due motori; l'idrovolante oscilla, trema, per un attimo sembra esitante poi comincia a scivolare. Sento con gioia che sulla pista già indurita dal gelo scivola come mai prima. Ora o mai! Non voglio fermare i motori questa volta neppure alla fine della pista, benchè la cosa sembri pericolosa. Cerco di diminuire la entità dei colpi contro le scabrosità del ghiaccio, usando il timone di profondità.

Per potere inalzarci abbiamo bisogno di una velocità di almeno novanta chilometri, e siamo arrivati a metà della pista senza raggiungere i quaranta chilometri, ma la velocità aumenta, aumenta sempre di più!

Sul limite della pista si spalanca un crepaccio largo dieci metri che la divide da un'altra superficie di ghiaccio di circa quaranta metri. Ecco il crepaccio proprio dinnanzi a noi; ma l'apparecchio non ha ancora raggiunto la velocità desiderata. Manovro il timone di profondità; l'idroplano s'inalza appena appena sopra il crepaccio, e ricade dall'altra parte, scivola di nuovo sul ghiaccio, e finalmente s'inalza nell'aria!

Mi volto e vedo che i miei compagni s'abbracciano l'un l'altro!

Laggiù, nella nebbia, l'N 24 rimane abbandonato al suo destino.

Le nuvole basse ci costringono durante le due prime ore a volare a bassa quota. Dietrichson è osservatore del volo di ritorno e continuamente mi comunica i risultati delle misurazioni di deviazione cosicchè posso correggere la rotta. Feucht bada ai motori, Omdal alla benzina. Di tanto in tanto egli mi dice la quantità consumata: mai in vita mia ho avuto tanta paura di consumare una goccia di benzina di troppo; mi pareva che il mio stesso sangue colasse attraverso i tubi.

Finalmente troviamo il sereno. Ci inalziamo ad una quota di mille metri per potere abbracciare con lo sguardo quanto più possibile di quelle desolate regioni. Il tempo passa senza

che nulla avvenga d'importante. Non vediamo terra, ma anche qui solo mare sconfinato.

Poi la nebbia ci avvolge un'altra volta. Sette ore sono passate; le Spitzberghe dovrebbero ormai essere così vicine che io non oso più continuare a volare fra la nebbia nella tema che la benzina mi manchi e sia costretto a fare un'atterraggio forzato, senza sapere se sotto di noi c'è terra o mare.

Scendo perciò sotto la nebbia, ma dopo una mezz'ora, essa diventa così fitta che, se improvvisamente la terra dovesse apparirmi dinnanzi, non farei nemmeno in tempo a girare l'apparecchio. La cosa è troppo pericolosa. Dò tutto il gas ai motori e nuovamente mi alzo sopra la nebbia, dove finalmente, sotto il sole splendente, vediamo innanzi a noi le montagne delle Spitzberghe ricoperte di neve, brulle e fredde; tuttavia per noi deliziose, come terre incantate.

Sotto di noi la nebbia si dilegua del tutto; il ghiaccio polare s'allontana verso il Sud, e noi voliamo sopra il mare aperto con un meraviglioso senso di liberazione.

Quasi subito fui costretto ad amarrare perchè i timoni non funzionavano più. Soffiava vento di terra e il mare era agitato; debbo confessare che quest'ultima parte del viaggio non fu molto piacevole, specialmente per me, seduto sul davanti dell'apparecchio.

Un'ora più tardi, dopo essere disceso sul mare, saltammo a terra, ad Ovest del Capo Nord. Ci arrampicammo correndo sulle montagne, come dei ragazzi. Che strana sensazione sentire di nuovo la terra sotto i piedi, la buona terra solida che avremmo quasi avuto voglia di accarezzare!

Un po' più tardi, mentre stavamo preparando con gli ultimi resti delle nostre provvigioni un pranzo di gala, vedemmo una piccola baleniera girare intorno al Capo Nord; ma poichè essa non veniva nella nostra direzione e non avrebbe potuto scorgerci, montammo sull'apparecchio e scivolando sull'acqua la raggiungemmo.

Era la baleniera norvegese « Sjoliv ».

Quando salimmo a bordo, l'equipaggio credette dapprima che fossimo gli aviatori mandati in nostro soccorso dalla Marina norvegese. Ma quando Amundsen si voltò di profilo, ed essi riconobbero il suo naso, il giubilo fu immenso.

Il mare era assai grosso, e non essendo prudente rimorchiare l'apparecchio, lo lasciammo ormeggiato in una piccola baja detta Baja dell'Acquavite. Il « Sjoliv » ci portò direttamente alla Baja del Re, dove avevamo fretta di arrivare per fare sapere che eravamo ancora tutti vivi.

Il 18 giugno all'una di notte, vi entrammo e ci ormeggiammo vicino al nostro piroscalo « Hobby » e alla nave da guerra « Heimdal ». Che accoglienza! Ogni parola sarebbe troppo povera per descrivere la gioia dell'incontro!

Una grande folla si rovesciò sull'« Hobby » e i nostri amici che ci avevano così a lungo aspettati, spiando ogni giorno ansiosamente il nostro ritorno, avevano gli occhi pieni di lacrime. Ci guardavano, ci toccavano, ci dicevano: « ma siete proprio voi? » Non è strano che lo dubitassero, perchè avevamo l'aspetto di veri briganti.

Il giorno dopo l'« Heimdal » ci condusse alla Baja dell'Acquavite a prendervi il nostro idroplano. Come avremmo potuto abbandonarlo? Nessun altro tipo di velivolo al mondo avrebbe forse potuto compiere un volo di questo genere.

Spesse volte in quei giorni abbiamo mandato un caldo pensiero di riconoscenza alle officine di Marina di Pisa.

* *

E quale è stato il risultato di questa spedizione? Ecco la domanda che spesso mi viene rivolta.

Senza parlare delle molte osservazioni di diversa natura che riportammo in patria, per comprendere l'importanza geografica della nostra spedizione, basta pensare che potemmo osservare in volo una superficie di duecentomila chilometri quadrati dell'area polare prima assolutamente sconosciuti.

Ma c'è di più. In tutti questi anni, è stato il sogno di Amundsen poter esplorare le regioni polari artiche fino all'Alasca; regioni che sinora erano parse irraggiungibili con i vecchi metodi. In molte carte geografiche, infatti, il centro di queste regioni viene chiamato « Il Polo dell'irraggiungibile ». Se i mezzi posti a nostra disposizione per questo primo tentativo non ci permisero di intraprendere una spedizione simile, non per questo l'anima di Amundsen cessò di aspirare al compimento

di questa impresa: lo dimostra il fatto che i primi disegni della nuova spedizione furono ideati proprio alle Spitzberghe, nel maggio dell'anno scorso, ancora prima di partire per il volo.

*
**

Mentre ringrazio per l'alto onore che mi è stato fatto di poter parlare sotto gli auspici di questa illustre Società, nel momento in cui questo sogno sta per realizzarsi, voglio esprimere tutta la mia gioia per il fatto di avere questa volta, per compagni, dei figli di questa gente che già diede tanti gloriosi esploratori alla storia delle scoperte, nella speranza di sollevare con loro un lembo del velo che ricopre tuttora regioni sconosciute. *Quod est in votis!*
