

ARDITO DESIO

I RISULTATI GEOGRAFICI DELLE DUE SPEDIZIONI DI NOBILE AL POLO NORD (*)

E' per me un particolare onore essere chiamato qui oggi dalla Società Geografica Italiana a commemorare le due famose imprese polari di Umberto Nobile, imprese che hanno fatto onore all'Italia e che hanno segnato una tappa importante nell'esplorazione geografica della calotta glaciale artica.

Ricordo come fosse oggi l'emozione che provai nel maggio del 1926 all'annuncio che il dirigibile « Norge », partendo dalla Baia del Re, nelle Isole Svalbard, aveva raggiunto l'Alaska, passando per il Polo, dopo il rischioso volo attraverso l'Oceano Glaciale Artico; e la nuova ancora più forte emozione, nel giugno del 1928 all'annuncio della drammatica fine del dirigibile « Italia » che, dopo avere sorvolato il Polo Nord, il 25 maggio era precipitato lungo la via del ritorno, sul mare gelato.

In quell'epoca a Milano stavo collaborando all'allestimento della spedizione del Duca di Spoleto al K2, nel Karakorum, spedizione che avrebbe dovuto avere luogo in quell'anno per commemorare, insieme col volo di Nobile, il decennale della vittoria di Vittorio Veneto che per noi coronò la fine gloriosa della prima Guerra Mondiale. Ma, malgrado già da qualche anno avessimo progettato la nostra spedizione, quella polare ebbe la precedenza. Si può quindi facilmente immaginare quale fosse l'ansiosa attesa del ritorno di Nobile da parte mia e dei miei compagni, condizione indispensabile per realizzare il nostro sogno e portare a termine i preparativi che, fra l'altro, dipendevano per la parte finanziaria dallo stesso Comitato Finanziatore di Milano. Il quale, in conseguenza delle maggiori spese per i soccorsi ai naufraghi, sembrava volesse annullare la spedizione al K2. In realtà l'organizzazione

(*) Conferenza tenuta, nella sede sociale, giovedì 28 marzo 1985.

proseguì, ma con un programma ridotto dal quale fu soppresso, per ordine del Governo, il tentativo di scalare la seconda montagna del mondo per altezza. Anche il numero dei partecipanti subì una sensibile riduzione e la spedizione, rimandata all'anno successivo, assunse carattere scientifico-esplorativo dell'area circostante al K2.

Dico tutto questo per spiegare con quanta ansia ed apprensione seguissi, giorno per giorno, ora per ora, le vicende del volo del dirigibile « Italia » al Polo Nord mantenendomi in continuo contatto con la Società Geografica che aveva patrocinato l'impresa.

Chiusa questa specie di parentesi, passiamo ora ad occuparci dei due voli del 1926 e del 1928 che « per primi » passarono sul Polo Nord. Qui occorre ricordare che in precedenza alcuni esploratori avevano affermato di avere raggiunto quella prestigiosa meta percorrendo il pack con slitte trainate da cani, ed anche per via d'aria; ma tutte queste affermazioni furono successivamente contestate. A questo punto, prima di accennarne brevemente, più di qualcuno potrebbe domandarsi: « quale scopo aveva, in fondo in fondo, questa "corsa verso il Polo" »? Ce lo spiega in un suo libro Umberto Nobile (1). « Alla massima parte delle spedizioni artiche effettuate nel XVI e nel XVII secolo l'idea di raggiungere il Polo era stata estranea. Questa idea sorse solo come conseguenza degli sforzi diretti alla ricerca dei due passaggi di Nord-Ovest e di Nord-Est contemporaneamente alla famosa teoria secondo cui al culmine del mondo, sulla calotta polare, si sarebbe trovato un mare libero, ciò che avrebbe risolto la questione del passaggio. Questa strana ipotesi di un mare polare libero era stata enunciata per la prima volta da Pietro Plancius, un geografo olandese, il quale affermava che i ghiacci fossero compatti solo in vicinanza delle coste, mentre nel cuore della calotta artica dovessero liquefarsi per effetto della lunga irradiazione solare estiva ». Così ebbe luogo una lunga serie di tentativi di penetrare con le navi nell'interno dell'Oceano Artico che qui sarebbe troppo lungo da rievocare. Ricorderò soltanto che nel 1899 entrò in lizza anche l'Italia con la spedizione capeggiata dal Duca degli Abruzzi la quale riuscì a raggiungere con le slitte guidate dal comandante Umberto Cagni, 86°34' di lat. Nord, la massima latitudine raggiunta in quel tempo verso il Polo.

Dopo d'allora entrarono in campo due americani che — secondo loro — avrebbero ambedue raggiunto il Polo con le slitte: Federico Cook e Roberto Edwin Peary col suo fedele servitore negro Matthew Henson. Il primo affermò di avere raggiunto il Polo il 12 aprile 1908 partendo dall'isola canadese di Ellesmere, per ricomparire nella pri-

(1) *Alì sul Polo*, Milano, Mursia, 1975.

mavera dell'anno dopo in Groenlandia donde rientrò in Danimarca. Ma dopo i festeggiamenti per questo « successo », sorsero i primi dubbi, i quali ad ulteriori controlli delle sue affermazioni portarono a concludere che Cook non era mai arrivato al Polo. A questo risultato negativo contribuì anche un suo falso, quando nel 1906 fece credere di avere scalato per la prima volta il Monte McKinley (6194 m) nell'Alaska. Egli fu però smentito addirittura da una delle due guide che l'avevano accompagnato nell'ascensione.

Nell'anno successivo ebbe luogo la spedizione di Peary che si sarebbe conclusa il 6 aprile con l'arrivo al Polo. Ma anche questa affermazione venne più tardi contestata tenendo conto, fra l'altro, che Peary aveva rimandato indietro a poco a poco tutti i suoi compagni (salvo il fedele servo negro) che avrebbero potuto essere dei validi testimoni. Così molti dubbi furono sollevati riguardo al punto da lui raggiunto. Era veramente il Polo Nord? Seguì una controversia fra i sostenitori dei due esploratori in seguito alla quale Cook venne squalificato, mentre per Peary rimasero varie perplessità sull'esattezza delle sue affermazioni.

Fino ad ora ho fatto cenno ai tentativi di raggiungere il Polo con slitte trainate dai cani attraverso il pack, ma nel frattempo vi furono tentativi di arrivare al Polo anche per via d'aria. Il primo ebbe luogo nel luglio del 1897 con un pallone da parte dello svedese Salomone Augusto Andrée, partendo dall'Isola Danese, nelle Svalbard. Com'è noto, dopo 65 ore e mezzo di volo in balia del vento l'« Örn » (ossia « L'Aquila » in italiano) fu fatto scendere sui ghiacci e Andrée con i suoi due compagni (Strindberg e Fraenkel) prima si mise in marcia per raggiungere la terraferma, ma ad un certo punto i tre si accamparono sopra un lastrone che andò a lungo alla deriva e alla fine si frantumò. Gli uomini riuscirono a prendere terra sulla costa dell'Isola Kvitoya, a est delle Svalbard, ove morirono forse per congelamento. Soltanto nel 1930 una spedizione norvegese scoprì i resti dei tre aeronauti con i diari che consentirono di conoscere tutte le peripezie dei tre coraggiosi esploratori polari.

Il secondo volo diretto verso il Polo Nord ebbe come protagonista l'americano Walter Wellman che dopo vari sfortunati tentativi di arrivarvi con le slitte, nel 1909 organizzò una spedizione con un dirigibile, l'« America ». Ma anche questa volta il suo tentativo andò a vuoto.

Sino al 1914, dunque, soltanto un aerostato e un dirigibile avevano effettuato tentativi per raggiungere il Polo Nord per via d'aria. Il primo aeroplano che volò nell'Oceano Artico fu un idrovolante russo pilotato dal tenente Ivan Nagurskii, ma senza alcun proposito di dirigersi verso il Polo. Altri voli esplorativi analoghi, in prossimità delle terre polari artiche, vennero effettuati nel 1923 e nel 1924.

Nel 1929 ecco che Amundsen si organizza per raggiungere il Polo Nord con due idrovolanti Dornier Wal costruiti in Italia. Egli, partendo dalla Baia del Re con Riiser Larsen e Dietrichson come piloti, raggiunse 88° di latitudine, ma poi non disponendo di carburante sufficiente per procedere più oltre e fare ritorno alla base di partenza dovette abbandonare l'idea di arrivare al Polo.

L'ultimo volo verso il Polo prima della spedizione Amundsen-Nobile col « Norge » fu effettuato da Richard Evelyn Byrd, con Floyd Bennet, a bordo di un trimotore Fokker il 9 maggio 1926 partendo dalla Baia del Re, dove si stavano facendo i preparativi per l'arrivo del « Norge ». Dopo un volo di 15 ore e mezzo il Fokker rientrò alla base e Byrd annunciò di avere sorvolato il Polo Nord. L'affermazione di Byrd suscitò in seguito varie discussioni fra gli esperti, ma alla fine prevalse l'opinione, almeno negli ambienti della National Geographic Society, che aveva patrocinato l'impresa, che il « Josephine Ford », così si chiamava il Fokker, avesse effettivamente raggiunto il Polo.

A questo punto devo ricordare che non è mio compito di rievocare oggi le vicende dei due voli effettuati da Nobile sul Polo, quanto invece di illustrare sinteticamente i risultati delle ricerche scientifiche con particolare riguardo a quelle di carattere geografico.

Incomincerò col primo volo transartico, quello del 1926 con il dirigibile « Norge ».

Nel programma del volo non figuravano particolari ricerche scientifiche da svolgere durante la traversata polare, se si fa eccezione di misure dell'elettricità atmosferica e delle indagini meteorologiche, assegnate a Finn Malmgren docente dell'Università di Uppsala, le quali dovevano però servire soprattutto alle previsioni del tempo in relazione con i programmi di volo. A questa funzione era stato chiamato anche il nostro meteorologo prof. Filippo Eredia, ma soltanto nel primo tratto, ossia sino a Pulham in Inghilterra. Il principale compito geografico della spedizione consisteva soprattutto nello stabilire se esistessero terre emerse fra il Polo e l'Alaska.

Va ricordato, infatti, a questo proposito, che al principio del nostro secolo, sia da parte degli esquimesi, sia da parte di alcuni esploratori della regione polare, come Peary, Stefanson e McMillan era stata espressa l'opinione che esistessero delle terre, o per lo meno dei gruppi di isole, nell'interno dell'Oceano Glaciale Artico.

Anzi molti esquimesi avevano precisato che 300 miglia a NE di Punta Barrow esistevano delle isole e F. A. Cook, nel 1909, al ritorno del suo presunto viaggio verso il Polo Nord, aveva addirittura affermato di avere costeggiato per lungo tratto e fotografato durante

la sua traversata dall'Arcipelago Canadese al Polo, una Terra da lui chiamata « Terra di Bradley » in onore di uno dei maggiori finanziatori della sua impresa.

Va detto subito che questa terra era stata inutilmente ricercata anche dall'esploratore danese Ejnar Mikkelsen nel 1906, ma il dubbio che qualche isola emergesse dal mare fra il Polo e l'Alaska era rimasto sino all'epoca dell'impresa polare di Amundsen-Nobile del 1926.

Nulla di particolare si può dire dal punto di vista delle esplorazioni geografiche durante il volo del « Norge » dalla Baia del Re al Polo Nord, poiché vari esploratori si erano cimentati per la via dei ghiacci lungo una parte di quell'itinerario a partire dal 1827 con William E. Parry, con Fridtjof Nansen nel 1895 e poi con Umberto Cagni, della spedizione del Duca degli Abruzzi, nel 1900, ma anche per via d'aria a cominciare dal temerario Andrée con l'aerostato « Örnén » nel 1897, e altri, ma fuori dalla rotta del « Norge », come quelli di Wellman e di Nagurskii.

All'epoca del volo del « Norge » rimaneva, dunque, ancora sconosciuta una vasta area dell'Oceano Artico fra il Polo e l'Alaska per un'estensione di un migliaio e mezzo di chilometri fra i meridiani 157°30' e 160° a W di Greenwich.

E' vero che una parte del volo del « Norge » si svolse nella nebbia, ma ciò avvenne soltanto dopo superato l'85° parallelo e, comunque, soltanto per alcuni tratti. Ecco che cosa scrive Nobile al riguardo (2) : « Attraverso le rare aperture della nebbia continuavamo a scorgere mare ghiacciato anche se non si poteva escludere che tra gli 85°05' e 82°40' (una distanza di 250 km) quando avevamo completamente perduta la vista del suolo, esistessero isole, tuttavia si poteva escludere che tra il Polo e le coste settentrionali dell'Alaska non esistesse la grande terra o il vasto arcipelago di cui Harris e altri avevano affermato la probabile esistenza. Nessuna traccia di terra era apparsa lungo la rotta percorsa tra i meridiani 157°30' e 160° all'ovest di Greenwich ».

Questo è, dal punto di vista geografico-esplorativo, il principale risultato della memorabile spedizione aerea di Nobile del 1926.

Passiamo ora alla spedizione del 1928 che, come ho detto, si svolse sotto gli auspici della Società Geografica Italiana e col finanziamento dell'apposito comitato milanese di cui ho già fatto cenno.

Com'è noto, Nobile lasciò l'Italia partendo da Milano il 15 aprile del 1928 col suo dirigibile e il volo s'interruppe il 25 maggio con la

(2) *Alì sul Polo*, cit., p. 143.

drammatica caduta sul pack lungo la via di ritorno dal Polo, a $81^{\circ}14'$ di lat. N e a $25^{\circ}25'$ di long. E da Greenwich, ossia a un centinaio di chilometri dalla costa settentrionale della Terra di Nord-Est e a circa due ore di volo dalla base della Baia del Re.

Non mi intratterrò qui sulle emozionanti vicende di quel famoso volo conclusosi improvvisamente quasi al termine del suo itinerario. Il mio compito oggi è quello di ricordare, come per il volo precedente, soprattutto i risultati geografici che furono quasi interamente raggiunti sulla base del programma previsto prima della partenza dall'Italia.

Ricordo innanzitutto le indagini scientifiche previste, ed in parte realizzate, le quali riguardavano osservazioni meteorologiche, sia nella Baia del Re, eseguite da parte del dr. Amedeo Nobile (fratello di Umberto) sia in volo, durante i mesi di aprile e maggio di quell'anno. Poi misure di elettricità atmosferica eseguite dal prof. F. Behounek, ricerche sul magnetismo terrestre effettuate dai proff. A. Pontremoli e F. Malmgren, e finalmente raccolte di diatomee nelle acque della Baia del Re, studiate poi dal prof. D. V. Zanone. Molte altre indagini erano state programmate, ma per vari motivi non si poterono effettuare.

Ma a noi qui interessa ricordare i risultati dell'esplorazione geografica ottenuti soprattutto con i voli che precedettero quello diretto al Polo Nord. Il primo volo verso oriente, che ebbe luogo fra il 15 e il 18 maggio, iniziò con cielo sereno, ma appena l'aeronave superò il Capo Nord incominciò a nevicare. Dopo circa dieci ore di volo l'« Italia » sorvolò l'area in cui si sarebbe dovuta trovare la cosiddetta « Terra di Gillis », ma nessuna traccia di terre emerse fu notata. Proseguendo il volo verso est venne raggiunto l'arcipelago Francesco Giuseppe che fu osservato lungo il suo limite settentrionale, area allora inesplorata. Di là l'« Italia » proseguì verso SE portandosi in vista della parte occidentale della Terra del Nord sorvolando sempre il mare gelato. Le condizioni proibitive del tempo impedirono di proseguire più oltre, per cui fu deciso il ritorno puntando verso la Nuova Zemlya. Fra la Terra del Nord e la Nuova Zemlya non fu intravista alcuna terra. Gli aeronauti osservarono dall'alto la costa nord-occidentale della Nuova Zemlya a Capo Vissinger sino al Capo Nassan, per poi dirigersi verso le Svalbard attraverso il Mare di Barents interamente gelato, raggiungendo il Capo Brunn dinanzi al quale videro il mare libero. Nemmeno nel Mare di Barents notarono lungo la rotta, la presenza di terre emerse. Da Capo Brunn si diressero direttamente verso la base di Baia del Re.

Durante questo volo l'« Italia » sorvolò per 750 km una superficie inesplorata, ch'è stata valutata a circa 20.000 km².

Il secondo volo esplorativo ebbe luogo fra il 23 e il 25 maggio lungo una rotta diretta dalle Svalbard verso la costa settentrionale della Groenlandia sino al Capo Bridgman nella Terra di Peary, e di là verso nord sino al Polo seguendo approssimativamente il 25° meridiano.

Va ricordato a questo punto che un volo esplorativo fra la costa settentrionale della Groenlandia e le Svalbard, ossia in senso inverso, era stato effettuato nel mese di aprile dello stesso anno 1928 da George H. Wilkins col pilota Carl B. Eielson con un aeroplano della Lockheed, il « Vega ». I due esploratori erano partiti da Punta Barrow nell'Alaska e, dopo avere attraversato il Mare di Beauford, avevano proseguito sino all'estremità settentrionale delle Isole della Regina Elisabetta senza trovare terre emerse. Di là avevano continuato il volo verso levante raggiungendo, quasi inaspettatamente, l'avanterra del Principe Carlo già nell'arcipelago delle Svalbard.

Le due rotte, tuttavia, non coincideranno. Quella percorsa da Nobile passò in quasi tutta la sua estensione assai più a nord di quella di Wilkins per cui la prima servì a completare i risultati esplorativi precedenti escludendo la presenza di terre emerse lungo tutto il tragitto.

I risultati geografico-esplorativi delle spedizioni di Umberto Nobile possono essere così sintetizzati secondo il rapporto del protagonista.

« Nella regione sconosciuta compresa fra Capo Bridgman ed il Polo, fra le rotte percorse da Peary e la rotta del "Norge" furono esplorati in cifra tonda circa 40.000 chilometri quadrati, su un percorso di circa 400 chilometri. Nella regione sconosciuta compresa fra il Polo, la rotta del "Norge" e quella del "Fram" furono percorsi 220 chilometri, esplorando una superficie di cinquemila cinquecento chilometri quadrati compresa tra l'87° e l'85° parallelo. Altri quattromila cinquecento chilometri quadrati vennero esplorati su un percorso di circa 240 chilometri, tra l'85° e l'83° parallelo. Nelle due zone anzidette non fu scorta traccia di Terra, come anche non se ne scorsero nelle zone sconosciute attraversate a nord-est delle Spitzbergen ».

A questo punto bisogna riportarsi con la mente all'epoca in cui ebbero luogo i voli di Nobile, ossia a circa 60 anni fa, per apprezzare l'ampiezza dei risultati esplorativi suddetti, poiché al giorno d'oggi in cui le rotte aeree attraversano in varie direzioni, quasi giornalmente, la calotta polare artica può sembrare un risultato modesto. Ma solo se si tiene conto dei mezzi tecnici disponibili in quel tempo si possono valutare le difficoltà organizzative ed i rischi ai quali gli esploratori andavano incontro, come del resto s'è constatato col secondo volo sul Polo. Oggi si può dire che non esistono più aree della superficie terrestre geograficamente inesplorate. Oggi, non è nemmeno necessario percorrere per terra o anche solo sorvolare i territori che si vogliono

conoscere nella loro configurazione geografica, poiché vi possono supplire persino le rappresentazioni geografiche ottenute dai satelliti artificiali.

Questi metodi, che chiamerò « artificiali » hanno ormai tolto all'uomo il fascino e l'entusiasmo per le esplorazioni geografiche che i pionieri ci descrivono nei loro resoconti e che ormai sembrano dei romanzi. Ma non si è forse perduto così il senso reale dell'avventura, non si sono così perdute le gioie che l'uomo prova quando dopo avere messo in palio tutta la sua intelligenza, tutte le sue capacità fisiche e morali, riesce a raggiungere una meta che per anni era rimasta al vertice delle sue aspirazioni?

THE GEOGRAPHIC RESULTS OF THE TWO FLIES OF UMBERTO NOBILE OVER THE NORTH POLE. — The geographic results of the two flies over the North Pole by the airships « Norge » and « Italia » under the leadership of Umberto Nobile are summarized. The first one was promoted by Roald Amundsen and developed during the month of May 1926. A large sea area between the Swabard Islands and the Alaska was explored.

The second one took place during the month of May 1928 and was interrupted by an accident after having reached the North Pole, during the return fly toward the King Bay. But before the fly to the North Pole the « Italia » carried out two exploratory flies toward the East (North Land), and the West (Greenland). The existence of lands in the Arctic Ocean announced by the former explorers along the air routes of « Italia » was not confirmed.

Roma, Società Geografica Italiana.