



AL POLO NORTE EN AVIÓN

Expedición Amundsen – Ellsworth

# AL POLO NORTE EN AVIÓN

por

ROALD AMUNDSEN

y miembros de su equipo



*A las señoras  
Kirsten Riiser-Larsen  
y  
Gunvor Dietrichson*

*Dos nobles  
representantes  
de las virtudes  
de la mujer noruega*



*Lincoln Ellsworth, sin cuya ayuda no hubiera sido posible la expedición aérea al Polo Norte, y Roald Amundsen.*

## PRIMERA PARTE

**Por los aires, del Spitzberg  
a las proximidades del Polo**

*La odisea del N-25  
La lucha por la vida en los bancos de hielo  
Regreso al Spitzberg*

por  
**ROALD AMUNDSEN**

## I

### Cómo me convertí en aviador

*Una primera experiencia accidentada. — Los comienzos de la aviación en las regiones polares. — J. Lincoln Ellsworth, mecenas de la expedición. — La campaña de 1925. — Mis colaboradores. — Mi programa de exploración para 1926.*

El día en que los hermanos Wright realizaron su primer vuelo, inauguraron una nueva era en la historia de la civilización. Desde entonces se presentan al hombre posibilidades de interés considerable; se anunciaban tiempos nuevos en todos los dominios, hasta en el especialísimo de la exploración polar.

Hasta entonces, para penetrar en los bancos de hielo del Océano Glacial Ártico con dirección al Polo se habían adoptado dos medios de locomoción: el buque y el trineo arrastrado por perros. Uno y otro habían resultado impotentes ante los obstáculos acumulados en sus respectivos caminos. La mayor parte de los barcos que se lanzaron a la lucha habían sido pulverizados por los hielos, mientras que los audaces que se habían aventurado a pie con trineos cargados de víveres en el movedizo suelo de los bancos de hielo habían tenido que detenerse siempre lejos de la meta, vencidos por las privaciones y por el frío. En aquellas luchas contra los elementos, ¡cuánto valor, cuánta resistencia desplegaron aquellas avanzadas! Sin duda, no hay más hermoso ejemplo de abnegación y de espíritu de sacrificio que el que dieron los asaltantes del Polo Norte. Y he aquí que, de pronto, un invento maravilloso parece proporcionar el medio para triunfar ante todos los obstáculos que hasta entonces habían detenido al hombre en su marcha hacia la Estrella. Un vuelo de algunas horas y la victoria iba a ser conseguida. La hazaña de Blériot fue para mí el rayo de luz. Inmediatamente comprendí que estaba próximo el tiempo en que el aire sería la vía de penetración en el mundo polar; en mi imaginación, entreví el avión franqueando con facilidad las inmensidades blancas que hasta entonces habían detenido barcos y trineos. En mi fantasía contemplaba el Océano helado en medio del cual se encuentra el Polo Norte, al que un velo de misterio envuelve todavía casi por completo. Si Nansen, el duque de los Abruzzos y Peary consi-

guieron abrir boquetes en aquella vasta soledad frígida, ¡cuán inmenso sigue siendo, con todo, el dominio de lo desconocido! Continuar su exploración con los medios empleados hasta ahora, exigiría años y más años, acaso sin llegar a un resultado completo. Con un avión, por el contrario... Desde entonces esta idea se impuso en mi espíritu y el realizarla vino a ser mi mayor preocupación.

Desde 1909, cuando me preparaba a emprender una deriva a través de la cuenca ártica, por el estilo de la efectuada por Nansen en 1893–1896, tuve, con uno de los mejores pilotos de aquella época, una conversación sobre las posibilidades de empleo del aeroplano en la zona polar. Mi interlocutor se declaró dispuesto a probar fortuna conmigo. Sólo razones financieras me forzaron a renunciar a aquel concurso. No lo siento por el uno ni por el otro, teniendo en cuenta el estado de la aviación en aquella época. Recuerdo aquí aquella conversación únicamente para probar que mi proyecto de volar por encima del Océano Glacial es antiguo, y que, por consiguiente, no me he apropiado de ideas ajenas, contrariamente a las acusaciones de que he sido objeto. Ciertamente, no hubiera recogido una recriminación tan pueril si la murmuración no encontrase con frecuencia harto favorable acogida.

En 1914, compré mi primer aeroplano, un Farman montado sobre esquís, con el propósito de servirme de él para verificar reconocimientos alrededor de mi navío durante su deriva por la zona ártica. A mi modo de pensar, aquel apar-

to prestaría considerables servicios, permitiéndome abarcar de una sola mirada vastísimas extensiones.

Fiando en mi experiencia de las regiones polares, no ponía entonces en duda la posibilidad de encontrar en medio de los bancos de hielo espacios suficientemente llanos para elevarse y aterrizar.

Luego supe que en cuanto al estado del terreno, exploradores y aviadores tienen opiniones completamente diferentes y que un campo de hielo que los primeros consideran como notablemente liso, es juzgado por los segundos como erizado de salientes. No tuve ocasión de utilizar aquel primer aparato.

Estando en esto, la declaración de guerra impuso el aplazamiento de mi expedición. En tal circunstancia, como en otras varias, el obstáculo que me obligaba a detenerme, se convirtió más tarde en motivo de éxito. Durante los cuatro años que duró la conflagración mundial, la aviación realizó enormes progresos. Durante aquel período, el niño nacido en 1908 creció rápidamente y aprendió a andar solo.

En 1921, en América, el récord de la duración del vuelo llegó a veintisiete horas. La máquina empleada era un monoplano Junker. Enteramente fabricado en duraluminio<sup>1</sup> ni la nieve ni la lluvia podían causarle daño. Respondía, pues, completamente a las exigencias de la exploración polar. Me encontraba yo entonces en Seattle, a orillas del Pacífico,

<sup>1</sup> El duraluminio es una aleación compuesta de 0,95% de aluminio, 0,03% de cobre, 0,01% de magnesio y 0,03% de manganeso.

ocupado en reparar mi buque, el *Maud*, con el propósito de realizar una nueva campaña en el Ártico. En cuanto me enteré de la hazaña realizada por el Junker, tomé mi resolución; a cualquier precio debía yo procurarme uno. Con aquella máquina lo imposible podía convertirse en realidad; me parecía que la puerta de la gran incógnita blanca iba a abrirse de repente. ¡Ay! Otra vez mis esperanzas resultaron fallidas: la puerta debía permanecer cerrada todavía algunos años.

Decía, pues, que adquirí un Junker, y para pilotarlo, elegí al teniente de navío Omdal, de la Marina Noruega. A fin de conocer nuestro aparato, decidimos efectuar por vía aérea el trayecto de Nueva York, donde están instalados los establecimientos Junker, a Seattle; o dicho de otro modo, atravesar los Estados Unidos en toda su anchura. Faltó poco para que el viaje tuviese un final trágico. Encima de la ciudad de Marion, en Pennsylvania, una avería del motor nos obligó a aterrizar violentamente. Salimos indemnes de la aventura; pero la máquina quedó rota. La fábrica me expidió otro por ferrocarril y pude embarcarlo en el *Maud*, así como un pequeño avión de reconocimiento que me había enviado la célebre firma americana Curtiss.

Al llegar a la costa norte de Alaska, la expedición se dividió en dos grupos. El *Maud* tomó rumbo hacia el NO para empezar su crucero por la zona ártica, llevándose el Curtiss para efectuar vuelos de radio limitado alrededor del buque.

El *Maud* estaba de este modo preparado para la exploración del Océano y para la de la atmósfera. El segundo grupo,



del que formábamos parte el teniente Omdal y yo, con el Junker, se instaló a orillas de la bahía de Wainwright. Desde allí proyectábamos volar tan allá como fuese posible por la región desconocida, en dirección al Polo, al N de Alaska.

El mal tiempo nos impidió realizar este programa durante el verano de 1922; invernamos en aquella costa, y en mayo de 1923 nos dispusimos a partir. El primer ensayo del aparato acarreó un desastre. Al tocar el suelo, al regreso, el tren de aterrizaje se destrozó completamente; no poseyendo ningún elemento de reparación, nos vimos obligados a la retirada. Tal fue el resultado de mi primera tentativa de exploración aérea.

Una suerte parecida estaba reservada al Curtiss. Fue destruido a su segundo aterrizaje en los bancos de hielo, según nos comunicó un radio lanzado por el *Maud*. Los dos reconocimientos que efectuó parece que fueron muy cortos y que no permitieron examinar regiones extensas. Como quiera que sea, fueron los dos primeros vuelos efectuados por encima de los hielos polares, y, al mismo tiempo, las primeras experiencias que demostraron las enormes dificultades que ofrece el empleo del avión en el Ártico. El mensaje que relata las salidas del Curtiss señala especialmente la imposibilidad para el piloto, cuando vuela a cierta altura, de darse cuenta del estado del terreno, al objeto de aterrizar; aun cuando se encuentre a escasa altura, el hielo le parece liso, mientras que en realidad está erizado de montículos.

Después de estos dos fracasos, el porvenir no me parecía precisamente risueño. De regreso a Seattle, después de mi

infructuosa campaña en Alaska, me encontraba desprovisto de todo; mi haber consistía únicamente en un aeroplano averiado del que nadie quería saber nada. No me desanimé por esto, y sin cejar, trabajé en procurarme un nuevo equipo. La mayor parte de 1924 transcurrió sin obtener ningún resultado. Entonces fue cuando en septiembre del mismo año ofrecí a la Sociedad Noruega de Navegación Aérea que colaborase a poner en planta mi proyecto. Habiendo obtenido mi proposición una acogida tan entusiasta, convine con dicha asociación que, mientras ella se ocupase en recoger fondos en Noruega, yo iría a América a intentar encontrarlos por mi parte. Después de haber dado conferencias en varias ciudades de los Estados Unidos, estaba yo ocupado una mañana en calcular cuánto tiempo tendría que dedicarme todavía a aquel ejercicio oratorio para reunir los fondos necesarios para librarme de mis acreedores y organizar una nueva expedición. No era precisamente estimulante el resultado. Sólo al cabo de 58 años, cuando yo tuviese 110, dispondría de una cantidad suficiente. Lo imprevisto me salvó. A consecuencia de mis operaciones aritméticas, hallábame sumido en reflexiones bastante tristes, cuando, de pronto, sonó una llamada del teléfono. Tomé el auricular:

—¿Es el capitán Roald Amundsen con quien tengo el honor de hablar?

—Sí, señor

—Yo soy Lincoln Ellsworth.

Así fue como entré en relaciones con el hombre a quien debo el haber podido poner en ejecución mi programa.

Al expresar mi gratitud a mi colaborador y amigo americano, no me propongo disminuir la importancia de la Sociedad Noruega de Navegación Aérea en la preparación de mi empresa; también ella merece todo mi agradecimiento por su tan útil cooperación. A su presidente, el Dr. Rolf Thommesen, y a dos miembros de su comité directivo, el Dr. Arnold Raestad<sup>2</sup> y el comandante Sverre<sup>3</sup> quedo muy particularmente obligado. Gracias a sus enérgicos esfuerzos, gracias también al apoyo del gobierno noruego, consiguieron asegurar la organización material de la expedición durante mi estancia en los Estados Unidos, que se prolongó todo el invierno de 1924–25.

Confíe al teniente de navío Riiser–Larsen, de la Marina Nacional Noruega, la dirección de los servicios técnicos. Habiendo sido mi abnegado colaborador en 1924, estaba al corriente de aquella pesada misión. ¡Con qué satisfacción y con qué confianza en él le cablegrafíe que disponía de 85.000 dólares, subvención personal de James W. Ellsworth<sup>4</sup>, y le rogaba, en consecuencia, que encargase dos aeroplanos!<sup>5</sup> La

2 *Ex ministro de Estado (Negocios Extranjeros) en Noruega.*

3 *Ex agregado militar en la legación de Noruega en París.*

4 *Padre de Mr. Lincoln Ellsworth.*

5 *Mr. James W. Ellsworth, padre de Mr. Lincoln Ellsworth, murió durante el curso de la expedición, sin haber podido disfrutar del triunfo de su hijo.*

reputación de Riiser–Larsen como aviador, está tan bien cimentada en nuestro país que sería ocioso hacer el elogio de su maestría. Además de sus cualidades profesionales posee por lo menos doce más no menos valiosas, que le hacían perfectamente digno para el puesto que le asigné. Para un jefe es una fortuna singular poder confiar en semejante segundo; un colaborador de su mérito allana todas las dificultades, por numerosas que sean.

Mis otros dos auxiliares de primera línea fueron el teniente de navío Leif Dietrichson, también de la Marina Nacional Noruega, y el teniente aviador Omdal, ya nombrado. Ambos, habiendo tomado parte en los preparativos de la expedición abortada el año anterior, conocían, como Riiser–Larsen, la tarea que les incumbía.

Dietrichson es también un piloto tan hábil como experimentado. El relato del viaje pondrá de relieve su valor y su espíritu decidido; por lo tanto, es inútil hablar más de él.

Omdal se distingue por una extraordinaria voluntad y una energía indomables. Indiferente a la adversa fortuna, no se dobla ante ningún fracaso. Después de haber sido mi compañero de infortunio en mis dos tentativas de 1923 y 1924, hubiera podido creerse que tendría pocas ganas de continuar prestándome su concurso. Nada de eso. Omdal no cede nunca: «Mientras no haya triunfado usted, estaré a su lado», me contestó un día en que le hablaba de mis decepciones. Con tres hombres de este temple, la preparación técnica estaba en buenas manos.

Ahora, dos palabras sobre nuestro programa. Yo me proponía penetrar lo más adentro posible en la zona ártica, entre el Spitzberg y Alaska. ¿Qué encierra aquel inmenso espacio? Las exploraciones de Nansen, del duque de los Abruzzos, de Peary, permiten pensar que está ocupado por un océano cubierto de bancos de hielo a la deriva. Pero, sobre este punto, sin embargo, no hay ninguna certidumbre; y la ciencia actual, las exige. Un vuelo de algunas horas por encima de aquella región, tendría precisamente por resultado aportar las precisiones necesarias. No entraba mucho en nuestros propósitos la posibilidad de llegar hasta el mismo Polo, porque el radio de acción de nuestros aparatos era demasiado escaso para un viaje tan largo. Por otra parte, yo no concedía más que un mediano interés a llegar a la cima boreal del eje de rotación del Globo, pues siempre he estado persuadido de que Peary había llegado ya.

Por otra parte, en el curso del vuelo proyectado, esperaba realizar observaciones meteorológicas interesantes.

Por último, la expedición había de permitirme adquirir una experiencia muy útil para el caso en que yo emprendiese más tarde el vuelo que desde largo tiempo tengo en proyecto, entre el Spitzberg y Alaska, o por si otros intentasen esta aventura. Lo declaro muy alto: deseo ardientemente que nuestra campaña de este año pueda servir a otros colegas. No soy de esos exploradores que consideran el Océano Glacial Ártico como un terreno de caza vedado para su uso exclusivo. Mi juicio es totalmente distinto. En mi opinión,

cuanto más numerosas sean las avanzadas que partan a la conquista de lo desconocido, más importantes serán los resultados, sobre todo si los ataques son simultáneos y van dirigidos al mismo punto. La competencia es la fuente del progreso. Un ejemplo: un aviador da a conocer su intención de atravesar de parte a parte por encima de la zona ártica y, a consecuencia de incidentes imprevistos, no puede realizar su programa. ¿Es que, mientras él viva, no han de tener otros el derecho de intentar realizarlo? Semejante pretensión me parece absurda y, al mismo tiempo, poco conforme con el espíritu deportivo que ha de primar en la materia. «Quien llega primero al molino, muele primero», dice un antiguo proverbio noruego.

Durante el verano de 1926, me propongo atravesar la zona ártica, desde el Spitzberg a Alaska, por la vía de los aires. Anuncio ya este proyecto, no para reservarme la exclusiva de su ejecución, sino, al contrario, con la esperanza de que otros estén tentados de seguir mi ejemplo. Las enseñanzas que he cosechado en 1925 las pongo gustoso a su disposición. En un radio expedido en septiembre de 1924 por el *Maud*, cautivo en los bancos de hielo, el Dr. Sverdrup explica que, según las observaciones de las mareas, muy numerosas, que efectuó durante sus campañas en el Océano Glacial de Siberia, no cree mucho en la existencia de una tierra al N de Alaska. Mi confianza en este colaborador es muy grande; le considero un observador excelente y un espíritu crítico

muy advertido. Siempre queda, no obstante, que su opinión se basa únicamente en razonamientos. Y, en Geografía, sólo la visión de un país da la certidumbre. El nuevo vuelo que preparo, no estará, pues, desprovisto de interés científico<sup>6</sup>.

## II

### En el Spitzberg. — La partida de los aviones.

*Una travesía delicada. — Arribada a la Bahía del Rey. — El invierno en primavera. — El desembarque de los aviones. — Instalación y ocupaciones en Ny Aalesund. — El mal tiempo nos obliga a retrasar la partida. — Se inicia el vuelo.*

---

<sup>6</sup> En los primeros días de marzo de 1926, se estaban realizando en Roma los vuelos de ensayo del nuevo dirigible «N-1», que se utilizaría en la próxima expedición Amundsen-Nobile al Polo Norte. Las pruebas resultaron muy satisfactorias. En el Spitzberg se estaba construyendo ya un cobertizo para el dirigible en la Bahía del Rey, donde los expedicionarios esperarían circunstancias atmosféricas favorables para emprender el vuelo. La expedición, que cumplió su objetivo de sobrevolar el Polo, contó con el apoyo de un consorcio de personalidades noruegas interesadas por Amundsen y con el del gobierno italiano por intervenir tan activamente en la empresa el coronel Nobile.

El 9 de abril, todos los preparativos —¡Oh! ¡Cuán largos y diversos!— están, por fin, terminados; a las cinco de la mañana aparejamos en Tromsø con destino al Spitzberg.

Como centro de operaciones en este archipiélago he escogido, en su costa occidental, la orilla S de la *King's Bay* o Bahía del Rey.