

SOBRE EL POLO NORTE EN DIRIGIBLE

Expedición Amundsen – Ellsworth – Nobile

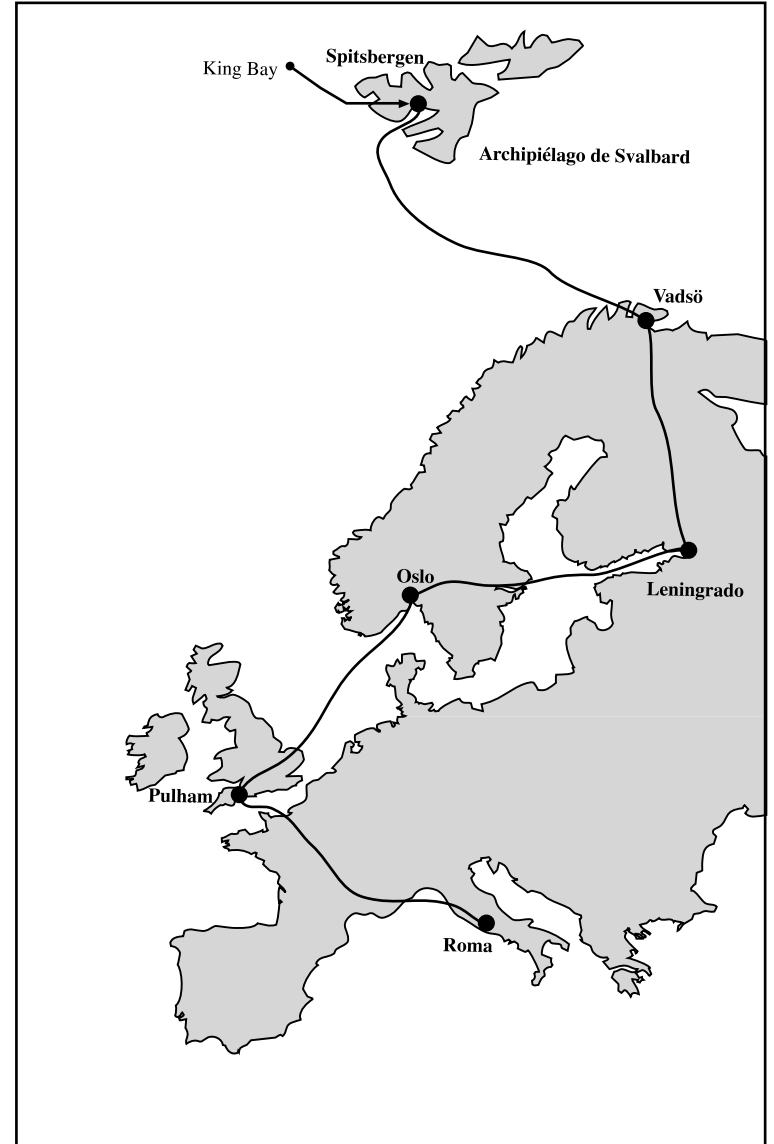
SOBRE EL POLO NORTE EN DIRIGIBLE

por

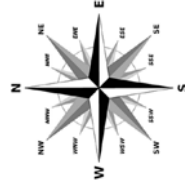
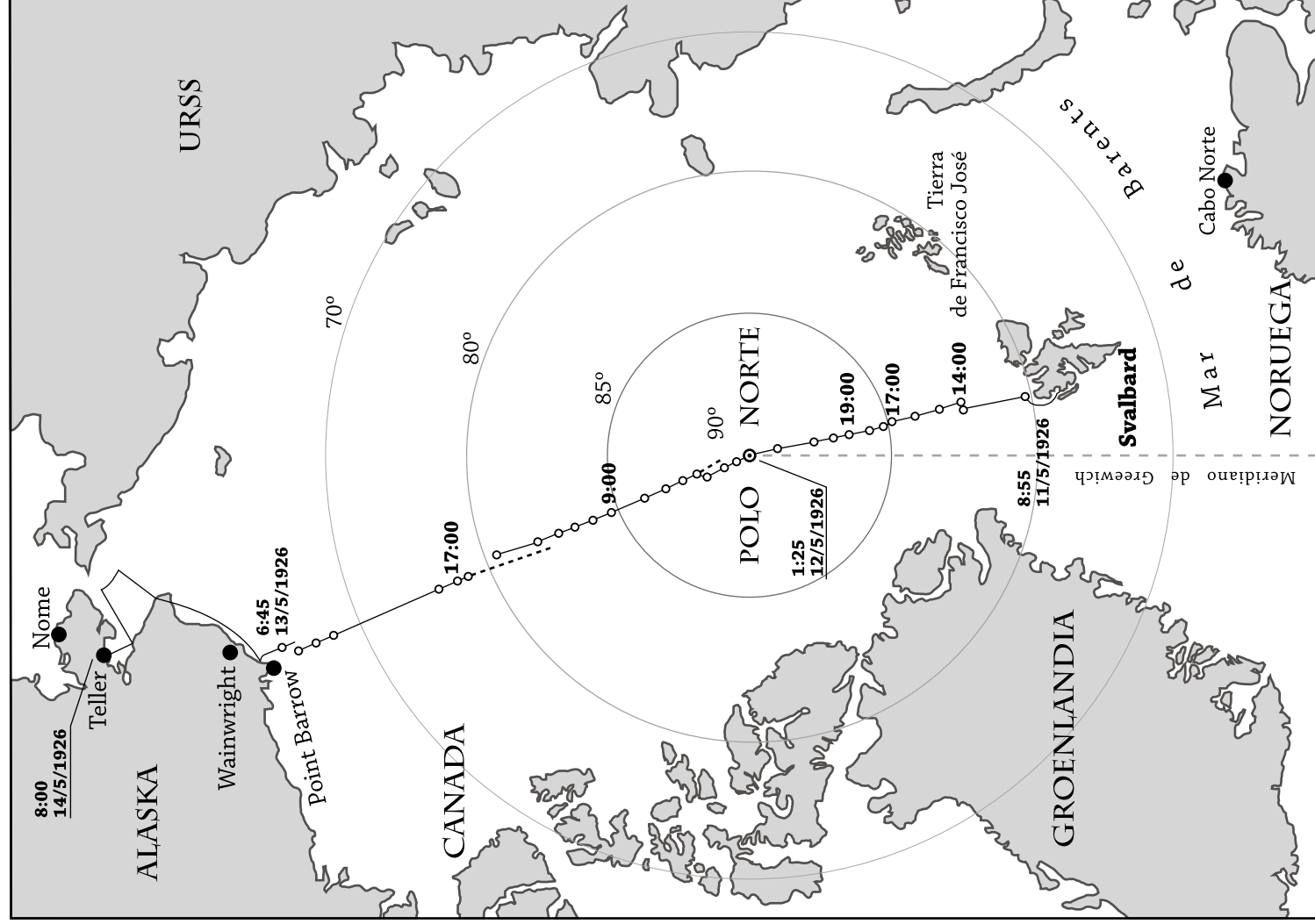
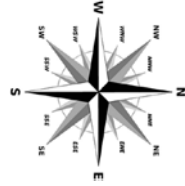
ROALD AMUNDSEN

y miembros de su equipo





Mapa de la ruta Roma-Svalbard

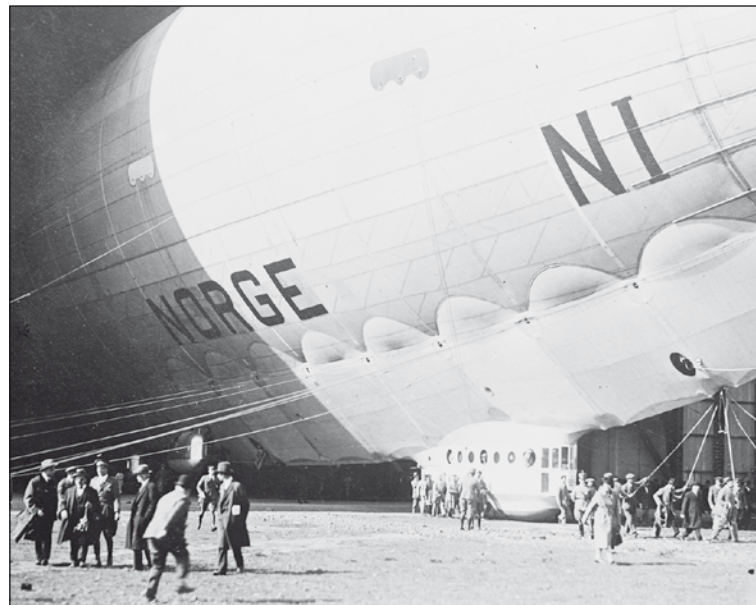




Arriba: Una fotografía muy peculiar aparecida en la prensa en 1926, Amundsen y Mussolini en el acto de entrega del dirigible N-1 en Roma, rebautizado más tarde como dirigible Norge

Derecha arriba: El Norge en el hangar de Svalbard el día de su presentación oficial.

Derecha abajo: La cabina del Norge



I

EL PRIMER VUELO SOBRE EL MAR

Reunidos en Svalbard, en mayo de 1925, Roald Amundsen, Lincoln Ellsworth, el primer teniente de la Real Marina Noruega Riiser-Larsen y Leif Dietrichson, se discutió por vez primera y ampliamente la posibilidad de volar, por la vía del Polo Norte, de un continente a otro. Nuestros dos hidroplanos Dornier-Wall estaban listos por aquel entonces para emprender un vuelo de reconocimiento por las vastas y desconocidas regiones del «Rey hielo», y entendíamos nosotros, mientras hacíamos los preparativos, que esta nuestra primera aventura debía ser considerada como una expedición preparatoria de otro vuelo que había de intentarse sobre el mar Polar. Aún está fresca en nuestra memoria aquella reunión: no era aquel sitio de los decorados y amueblados suntuosamente para esta clase de juntas; al contrario: dos

sillas desvencijadas, amén de un camastro, componían todo el mobiliario. No había allí un presidente de ampulosa palabra y campanilla en mano, sino cuatro hombres de buena voluntad que se habían acomodado donde buenamente pudieron y se preparaban a discutir la posibilidad de emprender y llevar a cabo el vuelo más gigantesco que hasta entonces se había planeado. La piedra fundamental de aquella idea, que después había de llamarse «El vuelo del *Norge* sobre el mar Polar», se colocó allí sencillamente, sin ceremonia de ninguna clase, sin el acostumbrado acompañamiento de trompetas y charangas, y fue Riiser-Larsen quien primero llamó la atención de los demás hacia el dirigible italiano *N-1* como el mejor preparado para esta empresa.

Pocos días después de esta reunión, los dos aparatos *N-24* y *N-25* se lanzaron al espacio por sobre la ilimitada llanura de hielo, a fin de poder adquirir la necesaria experiencia para llevar a cabo la expedición planeada y discutida.

El vuelo de 1925 es hartamente conocido para que entremos en pormenores¹; mas no debemos dejar de consignar nuestra protesta ante el hecho de que gran parte de la prensa mundial lo calificase de «fracaso». Nuestro objeto al lanzarnos sobre el desierto de hielo tan lejos como fuere posible no era otro, repetimos, que el de estudiar sus condiciones, y esto fue plena-

¹ *Amundsen y los miembros de aquella expedición narraron aquella experiencia en Al Polo Norte en Avión, publicado también por Interfolio. Véase fotografía a final de capítulo (N. del E.)*

mente alcanzado, con riesgo de nuestras vidas. Nuestro aserto de que las condiciones atmosféricas sobre las masas heladas del mar Polar eran favorables para un intento de vuelo en dirigible, se confirmaron en todas sus partes. Ninguna clase de contratiempo se nos presentó durante el largo vuelo hasta los 88° norte y regreso.

También llegamos al convencimiento de que el dirigible es actualmente superior a cualquier otro aparato destinado a volar. Se necesita muy poco para que un aeroplano se inutilice. Una pequeña fuga o un tornillo flojo es causa suficiente para obligar a un aterrizaje, no exento de peligros en una región en que no se encuentran sitios a propósito. No ocurre esto con los dirigibles; y aunque un motor sufra avería, no hay más que ocuparse de él y repararlo. La niebla es otro enemigo de los aparatos que vuelan. Un aterrizaje forzoso entre la niebla es la muerte segura.

Tan pronto regresamos de este vuelo, nuestro primer cuidado fue el de ponernos en contacto con el entonces coronel Umberto Nobile, ingeniero y constructor del aparato *N-1*. Pronto nos pusimos en comunicación, y al poco tiempo acudí a una conferencia en Oslo. La primera reunión se llevó a efecto en la casa que habita Amundsen en Bundefjord, entre éste, Nobile y Riiser-Larsen, y por los pormenores que nos dio el constructor acerca del dirigible, nos confirmamos en la creencia de que el tipo *N-1* era el más a propósito para esta clase de vuelos. Nobile nos anunció que el estado italiano, dueño entonces del dirigible, no tendría inconveniente

en venderlo. Lo mismo que en el vuelo anterior, buscamos la cooperación del Aero Club de Noruega, y debemos especialmente a su presidente, Dr. Rolf Thommosen, doctor en Filosofía y editor, nuestro más efusivo agradecimiento por su interés y esfuerzo en pro de esta empresa.

Muy poco tiempo después, Amundsen y Riiser-Larsen fueron a Roma con el objeto de firmar el contrato de adquisición del dirigible, que, gracias al gran interés que Mussolini mostró en este asunto, fue terminado rápida y satisfactoriamente y en excelentes condiciones. Se había decidido que el *N-1* sufriese alguna reforma y estuviese listo para principios de 1926, en que iría una tripulación noruega a Roma para entrenarse en su manejo bajo la dirección de Nobile.

Amundsen, a poco de llegar de Roma, marchó a los Estados Unidos con el objeto de dar algunas conferencias sobre el anterior vuelo y reunir fondos para sufragar los gastos de la próxima expedición. Algún tiempo después, Ellsworth anunciaba que, bajo ciertas condiciones, que fueron aceptadas, prestaría su ayuda en el nuevo intento con la suma de 125.000 dólares, y sobre este ofrecimiento generoso descansan los cimientos de esta magna empresa. A propósito de la ayuda prestada por Ellsworth en estas dos ocasiones se hicieron algunos comentarios, poco caritativos por cierto, y merece la pena que hagamos un alto para aclarar lo mucho que las dos expediciones le deben. Dice Amundsen en el prólogo de su descripción del anterior viaje, que, durante su estancia en América llegó a la triste convicción de que alcanzaría la

edad de ciento diez años antes de poder realizar el vuelo que, sin embargo, logró realizar poco después, en 1925. Daba en aquel tiempo conferencias en América para reunir fondos. El Aero Club de Noruega, su aliado, debía simultáneamente interesar a la gente de su país. Pues bien; con la experiencia de Amundsen en estas cosas—después de una labor de treinta años—, nos atrevemos a asegurar, convencidos de esta verdad, que nosotros, sin la cooperación de Ellsworth, hubiéramos sido impotentes para vencer las dificultades, pese a todos nuestros esfuerzos para llevar la empresa a feliz término. La ingratitud y el olvido crecen como la mala hierba y no es raro oír decir a algunas personas, que debían ser más comprensivas: «¡Bah! Pero si sólo contribuyó con la tercera parte...» Es cierto; mas no debemos olvidar que su cooperación económica en nuestras expediciones fue la base de ellas. Podemos asegurar que su contribución de 84.000 dólares en octubre de 1924 y su oferta de 125.000 en el año siguiente, constituyeron el fundamento de su buen éxito. Reconozcamos esto y demos-trémosle todo el agradecimiento que se merece.

Más tarde, en una nueva junta que tuvo lugar en Oslo, el coronel Nobile se comprometió a gobernar el dirigible. Dificilmente podría haberse hecho mejor elección. De esta forma, contaríamos siempre con un hombre que, además de construir el dirigible, había volado en él mucho tiempo. Seguramente habría de conocer el aparato como nadie, y este conocimiento sería presagio de la mayor eficacia en una expedición como la nuestra.

Cuando Amundsen volvió de América de dar sus conferencias, el *Norge* realizó un viaje de prueba con la tripulación completa de noruegos e italianos, y todo respondió bien; todo auguraba un gran éxito.

Ellsworth había llegado a Oslo unos días antes, para esperar la llegada de Amundsen y seguir con éste a Svalbard, a fin de tomar parte en los preparativos que aún quedaban por hacer allí antes de recibir el *Norge*.

Habíamos recibido, sin embargo, noticias de que nuestra presencia en Roma era necesaria, y pocos días después de la llegada de Amundsen salimos con rumbo al sur, llegando a tiempo para presenciar como «meros espectadores» el cambio de la bandera italiana por la noruega.

Al día siguiente salimos para el norte otra vez, y muy poco después seguimos para Svalbard.

La expedición disponía de dos barcos: el *Knut Skaaluren*, que había sido fletado por nosotros, y el *Heindal*, que el Gobierno puso a nuestra disposición. El primero saldría para Tromsø aproximadamente hacia el 13 de abril, y el segundo no lo haría antes del 22.

Cuando por la mañana llegamos a Trondheim con ánimo de seguir por la vía más corta a Tromsø, el *Skaaluren* estaba allí. Como es natural, pasamos a bordo para saludar al capitán Jensem y al mismo tiempo para saber cuantos pasajeros podía llevar. La noticia de que sólo podían ir seis nos descorazonó, porque éramos catorce los que debíamos ir a preparar el recibimiento del *Norge*; pero para todo hay recur-

sos, y terminamos por embarcar todos, si bien es verdad que como sardinas en banasta.

Al regresar a tierra, una sorpresa nos aguardaba: nos tropezamos con un señor, muy sonriente y corpulento, que, con acento extranjero, diciéndose hombre de ciencia, nos informó de sus propósitos de ir con nosotros en el *Skaaluren*. Nos miramos uno a otro y comprendió nuestra sorpresa. «Sí –dijo entonces–. Tengo el debido permiso del secretario del Aero Club para acompañar a ustedes, y ya he hecho llevar a bordo todos mis aparatos. «Siempre es desagradable tener que desengañar a una persona que, obrando de buena fe, cree tener razón; pero no había en este caso otra cosa que hacer. Le dijimos que el *Heindal* zarparía de Hammerfest hacia el 22, y le dejamos, como es de suponer, bastante abatido.

El 17 de abril, a la una de la madrugada, llegamos a Tromsø. Aquí tuvimos la satisfacción de encontrar a nuestro antiguo amigo y compañero en la expedición anterior el farmacéutico Zapffe, que volvió a ocupar su puesto de comisario médico y boticario. La misma noche, a las once, salimos de Tromsø a bordo del *Skaaluren*. La travesía transcurrió sin contratiempos y no se registró un solo caso de mareo. El 21, a las cinco de la tarde, llegamos a Kings Bay. Un poco de hielo a lo largo del muelle de la «Compañía Carbonera» eran las únicas señales de congelación que se veían. ¡Cuán diferente del año anterior! Entonces todo el fiordo estaba cubierto de hielos. En cambio, había más abundancia de nieve que el pasado año.

El monumento conmemorativo del vuelo anterior se destacaba del paisaje prestándole efectos sorprendentes. Lo formaba una hermosa piedra monolítica, en la que estaban grabados los nombres de los seis aventureros de aquella empresa. Se levanta sobre una colina, precisamente en el mismo sitio desde donde iniciamos el vuelo. El Dr. M. Knutsent hizo el diseño, que le honra mucho.

Comprendimos inmediatamente que nuestros trabajos se verían interrumpidos por la gran abundancia de nieve, y nuestro pensamiento voló hacia el comandante Byrd², a quien habíamos conocido en Nueva York algunas semanas antes. Había ido a vernos al hotel y nos habló de sus planes de volar sobre el Polo Norte. Nosotros le dimos cuenta de nuestra experiencia sobre los hielos de Kings Bay y le expusimos lealmente nuestra opinión de que este sitio sería el más a propósito para emprender el vuelo por la abundancia y condiciones de la congelación, y nos encontrábamos la bahía libre de hielos. ¿Qué pensaría de nosotros? ¿Creería que habíamos tratado de engañarle? Nuestra conciencia estaba tranquila; pero no podíamos evitar la preocupación que nuestro involuntario error nos causaba, y hacíamos votos sinceros por que se formasen los hielos a fin de que encontrase la pista adecuada que le habíamos descrito.

2 *Byrd sobrevoló por primera vez el Polo Norte en aeroplano el 9 de mayo de 1925, junto con el teniente Bennet.*

Ny Aalesund había cambiado de aspecto por completo. El cobertizo, de enormes dimensiones, construido durante el invierno, se destacaba dominándolo todo; las casas parecían esfumarse al lado de este coloso. No muy lejos se levantaba el poste de amarre. El primer teniente John Hover, que había venido en el *Skaaluren* a fin de revisar los últimos preparativos para recibir al *Norge*, realizó una gran labor a este efecto en los quince días siguientes, y como este señor había estado en Svalbard en el otoño de 1925 a fin de elegir los mejores sitios para ambos, poste y cobertizo, dejaremos que, como mejor informado, describa esta laboriosa tarea preparatoria.



En la fotografía: Descargando el N-25 desde el Hobby en una placa de hielo en Ny Aalesund (Svalbard) a 88° Norte (abril-mayo de 1925)

La primera expedición aérea de Amundsen se efectuó con aviones Dornier-Wall. Pueden leerse detalles de la experiencia en Al Polo Norte en Avión (Interfolio, 2008)