

## LA CONQUISTA DEL POL NORD



*Els predecessors d'Amundsen: els germans Querini, Barentz, Hudson, Phipos, Franklin, Mac Lare, Nares, De Long, Andrés, Cagni, Peary i Byrd. — La primera expedició polar d'Amundsen. — L'expedició polar del "Norge" en 1926: Instruments per a la navegació; característiques del dirigible; les condicions metereològiques; la realització del vol.*

## ELS PREDECESSORS D'AMUNDSEN

Els primers intents d'exploració polar àrtica foren fets pels venecians germans PIETRO i ZENO QUERINI, en el XVè segle; però fins a la fi del segle XVIè, no s'iniciaren les veritables exploracions. Aquestes poden subdividir-se en dos períodes. El primer és iniciat amb el descobriment de WILHEM BARENTZ i amb l'arribada a Nova Zemla en 1596 i clos amb la tragèdia de la *Jeannette* en 1879.

En 1607, HUDSON, a la recerca de les Índies, atenyia 80°23 de latitud, amb el què obria nous horitzonts als caçadors de balenes. Més tard, en 1773, l'anglès PHIPPOS arribava una mica més endavant, a 80°43'.

En 1818-1819, FRANKLIN feia parlar d'ell recurrent més de 5550 milles; però de quinze homes, només en tornaren cinc després d'haver menjat la carn de dos mateixos companys, Belanger i Pevrault. Era la primera pàgina d'horror, la qual, però, després de la felicitat temptativa de PEARY, qui, en 1827, atenyé els 82°45, fou superada en 1845 per Sir JOHN FRANKLIN amb els vaixells *Erebus* i *Terror*, aquest darrer portant CROZIER. L'almirallat anglès havia fixat el fi de trobar el passatge Nord-Oest. Va semblar, al moment, que l'èxit somreia; però en el segon any de navegació els vaixells foren presa dels glaços, no lluny de la terra del Rei Guillem. La tragèdia s'inicià amb la mort de FRANKLIN en juny de 1843, època en la qual CROZIER, pres el comanament, decidí d'abandonar els vaixells amb els 130 homes de l'equipatge. Es dirigiren, aleshores, cap al Sud, però ningú no es salvà; els darrers supervivents, uns trenta, sembla que foren vis-

tos per uns esquimals, exhaurits, debatent-se en un intent suprem d'arribar al sud.

A una de les expedicions trameses a la recerca dels desapareguts, a la de MAC LARE, cabé l'honor, en 1850-1853, de retrobar el passatge de Nord-Oest, passatge efectuat després de nou per AMUNDSEN en 1903-1906. No content del resultat obtingut, l'almirallat britànic envià, en 1875, NARES amb dos vaixells: l'*Albert* i el *Discovery*; s'obtingué d'atènyer els 83°20'.

Tres anys després, s'esdevingué el fet tràgic del vaixell *Jeannette*, que comandat per l'americà DE LONG sortí a la recerca de la terra que, segons les indicacions del indígenes de l'estret de Behring, havia d'existir en direcció de la illa Vranzel. Després de dos anys de deriva entre els glaços, el vaixell s'enfonçà prop de les illes de la Nova Sibèria. De l'equipatge només es salvaren deu, els quals atènyeren més tard al riu Lena a la Rússia septentrional. El mateix DE LONG morí.

El segon període va de la fi del 800 als nostres dies. Havent-se trobat sobre la costa de la Groenlàndia—tres anys després de la tragèdia—restes de la *Jeannette*, el norueg NANSEN tingué la idea d'un nou recorregut que efectuà del 1893 al 1896 amb el vaixell *Fram*, construït a propòsit per resistir els glaços. Amb els trineus atenyé, refent el recorregut de les restes de la *Jeannette*, els 86°12' i amb la nau els 85°57'.

Mentrestant, un audaç, l'ANDRÉE, havia ideat d'arribar al Pol amb un esfèric de 4500 mc. Sortí de l'Espitzberg l'onze de juliol de 1897, amb dos companys a bord. Les darreres notícies seves es reberen, per coloms mis-

satgers, datades el 13 de juliol, i comunicaven que havien atès els 82°5'. Cap més notícia no se'n rebé. El misteri d'aquesta expedició commogué el món; diverses hipòtesis es feren en-



El Comandant Byrd

tre homes de ciència i competents. Alguns asseguraren d'haver tingut testimonis de l'Alaska, segons els quals ANDRÉE i els seus heroics companys realitzaren, efectivament, el vol damunt el Pol, efectuant la travesia Espitzberg-Alaska i havent desaparegut occits per una tribu d'esquimals.

En 1901, l'italià CAGNI atenyé els 86°34', batenent, així, el record de latitud Nord.

La victòria suprema fou, però, per a l'americà ROBERT PEARY, que en les precedents expedicions del 1891 i del 1898, es convencé que calia adoptar el sistema d'alimentació i de vida dels esquimals. Sortí l'1 de març de 1909 de Cap Colúmbia; tocà el Pol el 6 d'abril, i retornà a la base de sortida només amb 16 dies de marxa, la qual cosa prova la cura amb què havia estat preparada l'expedició.

Darrerament, el 9 de maig de 1926, BYRD, a bord d'un *Fokker F. VII* trimotor Wrighth Wihrlwind 200 HP, pilotat per BENNET, sobrevolà el Pol en 13 hores 32 minuts. Efectuà tres circuits al voltant del Pol i hi llençà la bandera americana.

#### LA PRIMERA EXPEDICIÓ POLAR D'AMUNDSEN

Més que una descripció de les dades que d'aquesta expedició tenim, creiem molt millor de reproduir l'article amb el qual el *Daily Graphic* del dia 22 de maig de 1903 en descriu el projecte.

"En aquests dies, en què l'exploració àrtica és feta a gran despesa, en ben agençats vaixells de vapor fornits de tots els requeriments moderns, és frapant de trobar un home qui, seguint l'exemple de FROBISHER i DAVIS i altres intrèpids marins, intenta de dur a terme una aventura científica al Pol Nord Magnètic, en una petita corbeta de 46 tones de registre i, si tot va bé, de continuar el viatge a través d'algun intrincat pas, per l'ample Mar Polar a l'estret de Behring i més lluny i aconseguir, si és possible, el què els antics exploradors, BAFFIN entre ells, no poderen fer: passar a través del passatge Nord-Oest, tocar al Japó i retorn.

El capità ROALD AMUNDSEN, cap d'aquesta expedició, és un contramestre noruec d'extraordinària experiència àrtica i antàrtica, que



Retrat d'Amundsen en els temps de la seva primera expedició al Pol Nord

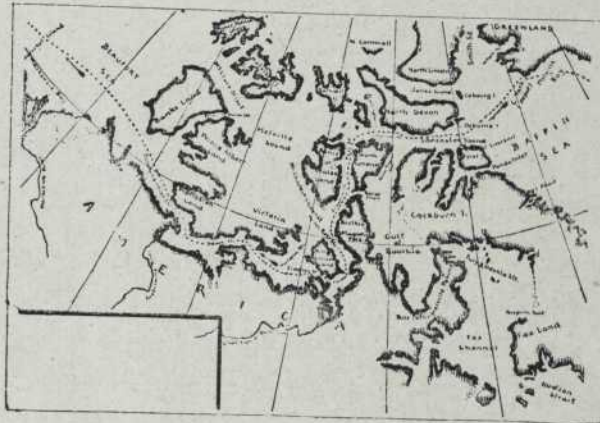
posseeix molts coneixements científics adquirits en viatges als mars de Greenland i, com a oficial del *Bèlgica*, sota el comandament del capità DE GERLACHE, a les aigües antàrtiques

meridionals de Horn. Per al seu propòsit present ha comprat una sòlida corbeta noruega, el *Gjoa*, la qual ha estat reforçada i fornida amb un motor a petroli que, en condicions favorables, pot propulsar el vaixell a una velocitat de quatre nusos (=7 1/2 km). Acompanyaran a AMUNDSEN el lloctinent GOTFRED HANSEN, de la marina real danesa, com a segon comandament, i sis altres homes.

El *Gjoa* és una fina embarcació de fàcil maniobra; per tant, segons les idees modernes, és massa petita per combatre els forts cops de mar de l'Atlàntic i lluitar a través de les muntanyes de glaç i corrents de les aigües d'Amèrica i Groenlàndia; amb tot, aquesta petita embarcació és millor equipada que ho foren *Frobisher's Gabriel*, de 20 tones, el *Sunshine*, de 60 tones, i d'altres. El *Gjoa* amida 70 peus (=21,4 m) de llarg, per 20 peus (=6,5 m) de mànega. El capità AMUNDSEN ha fet, mercès a la seva gran experiència, veritables prodigis de combinació per a l'aprofitament del petit espai de què disposa.

L'itinerari del viatge, com ell mateix ha explicat, és com segueix: Partint de Cristiania en maig, l'expedició navegarà cap a Godhavn, a Groenlàndia, on seran embarcats deu gossos que augmentaran el stoc de sis que ja sortiran de Noruega. Un important dipòsit de provisions serà establert a Cap York. Després, es farà curs a través la Badia de Baffin a Lan-

oest. Seran establerts dipòsits en diversos llocs i, sistemàticament, s'efectuaren medicions magnètiques i altres. En la primera part de 1904 serà visitat el Pol Magnètic i dutes a terme una sèrie d'observacions en diferents estacions



Itinerari seguit per l'expedició d'AMUNDSEN l'any 1904-1906

de cada regió, per tal de determinar tots els punts en els quals assoleix una posició vertical l'agulla magnètica. Aquesta obra ocuparà la major part de l'any i representarà, si s'assoleix de realitzar-la, l'acompliment de la principal part d'aquest plan, els resultats del qual seran controlats durant la primavera del 1905. Un cop finides les investigacions esmentades el viatge serà continuat; tombant Ree i a través dels estrets de Simpson, l'expedició hivernarà en alguna petita cala de Victòria Land.

Es proposa d'explorar en 1906 els altres canals fins atènyer el mar polar lliure i la realit-



Preparant el retorn del N-25 a l'Spitzberg. Expedició de 1925

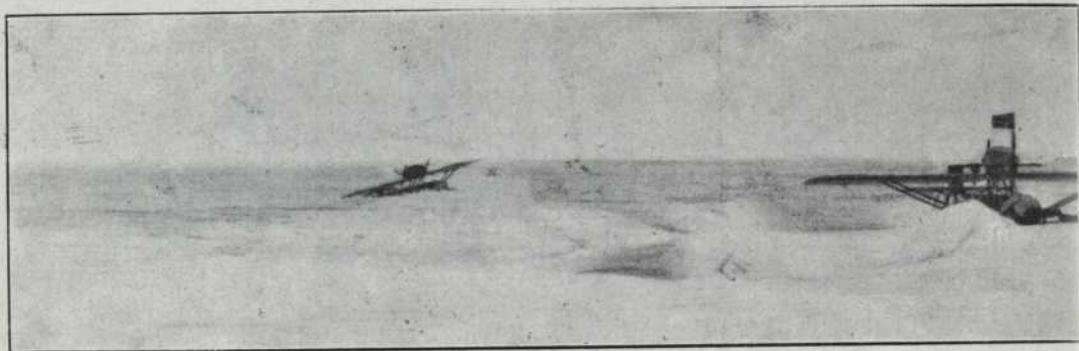
caster Sound i, probablement, també pels estrets de Pell i Victòria; el Pol Magnètic serà passat als 70°5' latitud Nord, 96°47' longitud

zació del viatge vers l'Orient, a través el passatge Nord-Oest, en el qual cas, el *Gjoa* serà el primer vaixell a reeixir en el creuer de

l'Atlàntic al Pacífic o inversament. L'hivern de 1906-1907, els exploradors el passaran a la illa Herschell, a la Badia de Mackenzie, i l'estiu següent l'empraran a assolir el Japó, a través de l'estret de Behring, en viatge de retorn.

Si tot va bé, el viatge enter ha d'ésser

lilat de preparar-hi amb el temps degut una base, calia aterrar-hi sense cap ajut des de terra i desmuntar després el dirigible per portarlo, a peces, al Estats Units per via marítima. Aquest transport es podia fer només a mitjans d'agost, quan damunt el costat septentrio-



El N-24, pres entre els glaços, és abandonat i els passatgers són recollits pel N-25, en el qual s'ha hissada la bandera. Expedició de 1925

acomplert en quatre anys, a qual efecte porten provisions per a sis.

L'expedició ha estat projectada solament per motius científics i quan el capità AMUNDSEN fou preguntat si ell no acaronava la idea secreta d'assolir l'eix nord de la terra, replicà promptement: "*Jo confio que la meua expedició retornarà amb els més importants resultats obtenibles d'una excursió al Pol Nord.*"

#### LÍNIES GENERALS DEL PROGRAMA DE L'EXPEDICIÓ POLAR AERIA DE 1926.

Les línies generals del programa d'aquesta expedició foren traçades, reconta NOBILE, a Oslo, en dues conferències que l'illustre enginyer italià sostingué amb AMUNDSEN l'estiu passat. Segons els acords presos, el dirigible "No. 1", aleshores al servei de la marina italiana, havia d'atènyer en vol l'Espitzberg seguint la ruta Roma-Pulham-Trondhjem-Mar de Groenlàndia; des de l'Espitzberg havia de continuar cap al Pol Nord i, atès aquest, s'havia de dirigir a Punta Barrow. A Trondhjem i a l'Espitzberg havien d'erigir-se màstils per a l'amarratge del dirigible per tal de procedir al proveïment o, si calia, esperar temps favorable. A Punta Barrow, donada la impossibi-

nal de l'Alaska, el mar s'obre a la navegació. D'ací que, havent-se d'efectuar l'expedició no més tard del maig, calia preveure una estada a Punta Barrow d'aprop de tres mesos.

#### Objectiu principal de l'expedició

Aquest era explorar l'ampla regió compresa entre el Pol i Alaska, fins ara inaccessible donada la situació dels glaços que impedeixen d'avençar els trineus. En aquesta regió hom situa el pol del fred.

#### Modificació de l'itinerari inicial

L'itinerari Roma - Pulham - Trondhjem-Espitzberg sofrí, més tard, algunes modificacions, perquè NOBILE, en estudiar les condicions meteorològiques d'aquesta part del vol, es convencé que el trajecte Pulham-Trondhjem-Spitzberg hauria estat arriscat, donada la dificultat que es presentés una situació meteorològica per consentir el recórrer, amb seguretat suficient, els 3200 km de mar que separen l'Espitzberg de Pulham. Per això, a primers d'aquest any, NOBILE proposà la ruta Roma-Friedrichschafen-Espitzberg que, tant els meteoròlegs noruecs com els italians judicaren preferible. Més tard, havent-se decidit

de fer una breu estada a la capital de Noruega, s'establí, definitivament, aquest itinerari: Roma - Pulham - Oslo - Leningrad - Vadso-Espitzberg, amb les següents distàncies aproximades: Roma-Pulham (via canal del Midi), 2100 km; Pulham-Oslo, 1100 km; Oslo-Gatsxina, 1100 km; Gatsxina-Vadso (seguint la via ferrada de Murmansk), 1400 km; Vadso-King's Bay, 1200 km; King's Bay-Punta Barrow, 3400 km. En total, 10400 km, sense comptar les inevitables desviacions de ruta causades per la boira o per les condicions meteorològiques durant el vol.

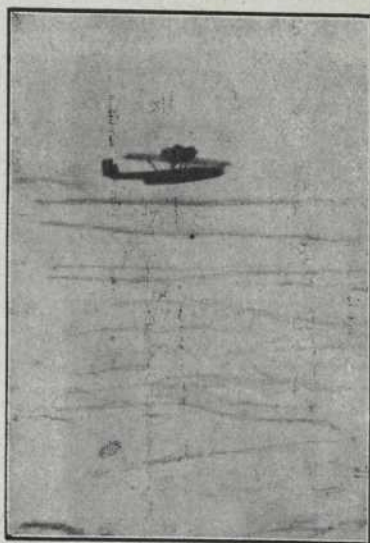
Pulham és una base aèria britànica, proveïda d'hangar i en plena eficàcia; Gatsxina, també té un gran hangar de fusta, ràpidament reorganitzat pel Govern soviètic. Calia, per tant, crear bases a Oslo, Vadso i Espitzberg, on hom preveia una estada d'alguns dies, per als darrers preparatius de la travessia polar. Hom bastí en una d'aquestes bases un màntil d'amarratge i a l'Espitzberg un cobert de fusta, constituït per dues senzilles parets que havien de protegir el dirigible contra els vents,

#### CONDICIONS METEOROLÒGIQUES

##### *De Roma a l'Espitzberg*

Per al vol de Roma a l'Espitzberg el mes escollit d'abril era desfavorable per la inestabilitat que, generalment, es verifica a la proximitat de l'equinocci. Aquesta condició desfavorable és agravada pel fet que el recorregut s'estén, des de Sud al Nord, sobre terres i sobre mars bastant diferents per les condicions generals meteorològiques i climatològiques. NOBILE esperava, doncs, algunes etapes difícils com s'esdevingué al Nord de França i a la travessia de la Mànega, on el dirigible hagué de combatre vents violents, o en el trajecte Oslo-Gatsxina, en el qual durant vuit hores una boira fixa tragué completament la visibilitat del terreny. De tot el recorregut europeu, el trajecte considerat més difícil era, des del punt de vista meteorològic, el trajecte Gatsxina-Vadso-Espitzberg. El mar de Ba-

rentz, sobre el qual calia recórrer més de mil quilòmetres, és conegut per ésser el més tempestuós del món. La violència dels vents ateny una intensitat desconeguda en els altres mars. A la Illa dels Ossos, situada a mig camí entre Noruega i l'Espitzberg, la velocitat mitja del vent en el mes d'abril és de més de deu metres per segon, mentre que a Leningrad es tenen només quatre metres, a Oslo 2.2, a Roma, 3.2. Preveure una estada llarga a Vadso hauria estat, segon NOBILE, una imprudència,



L'hidroavió N-25 volant sobre els bancs de neu.  
(Expedició de 1925)

així com l'aventurar-se pel mar de Barentz, sense tenir benzina suficient per afrontar vents de cinquanta quilòmetres-hora, els quals, en reduir la velocitat del dirigible de 80 a 30 km l'hora, haurien prolongat de 25 hores el recorregut Vadso-King's Bay. Les dificultats de la navegació de Gatsxina a la King's Bay són tals, que els expedicionaris havien previst un retorn que, sortosament, no hagué de fer-se. En canvi, per l'arribada a l'Espitzberg no esperaven dificultats greus. La Badia del Rei és influïda pel clima polar; els vents, generalment, no són molt violents, tant, que a l'abril la mitjana és de poc superior als tres metres per segon. Només la boira podia obstaculitzar la navegació.

*En la travèssia polar*

La immensa, la uniforme extensió dels glaços del mar polar, l'escassa intensitat de les variacions tèrmiques atmosfèriques, feien esperar una certa uniformitat i constància, àdhuc en les condicions meteorològiques, com havia estat confirmat per les dades recollides

eronau a l'amarratge al màstil; III) aplicant els oportuns dispositius per protegir alguns òrgans vitals de l'aeronau contra l'acció prolongada de les baixes temperatures; IV) preparant els instruments necessaris per a la navegació; V) preparant l'aparellatge especial per aterrar a l'Alaska o allà on calgués sense cap ajut des de terra.



El N-25 remonta el «fiord» d'Oslo en ruta vers la capital. Expedició de 1925

en les diverses expedicions polars i, principalment, durant els tres anys de l'expedició NANSEN, el qual concloué que l'atmosfera polar és en notable equilibri. No es tenien, però, dades sobre la regió compresa entre el Pol i l'Alaska. La nit polar, caracteritzada per l'absència de boires, seria bastant favorable per a la navegació, de no ésser les temperatures excessivament baixes.

PREPARACIÓ I CARACTERÍSTIQUES  
DEL DIRIGIBLE "NORGE"

*El dirigible No. 1*

El dirigible italià No. 1, tal com estava en agost de 1924, no era, diu NOBILE, apte per a l'empresa projectada per AMUNDSEN. Calia, doncs, procurar la seva adaptació: I) Augmentant la càrrega útil, alleugerint les vàries estructures allà on fos possible de fer-ho sense comprometre'n la robustesa; II) adaptant l'a-

*Alleugeriment en l'estructura del dirigible*

El No. 1, amb una capacitat de 18500 mc, tenia, a l'agost de 1924, un pes propi de 13000 quilos. Successivament, per alguns accessoris afegits durant el període que estigué al servei de l'Aeronàutica italiana, el pes arribà a ésser 13400 quilos. Hom exclou d'aquest pes els instruments especials de navegació, l'estació radio-telegràfica, l'oli, la sorra, la bencina, l'equipatge, etc. que cal considerar com a càrrega inútil. El No. 1 té tres motors de 2600 CV, capaços de donar-li una velocitat de 115 km/h. Normalment, però, es té una velocitat d'aprop de 78 km/h, emprant només dos motors i consumint prop de 95 quilos de bencina i oli a l'hora. Si cal, hom pot elevar la velocitat, per moltes hores consecutives, a 93 km/h, però el consum d'essència és, aleshores, de 140 kg. D'ací que NOBILE calculà que la càrrega útil de l'aeronau, a la sortida de l'Espitzberg, que era

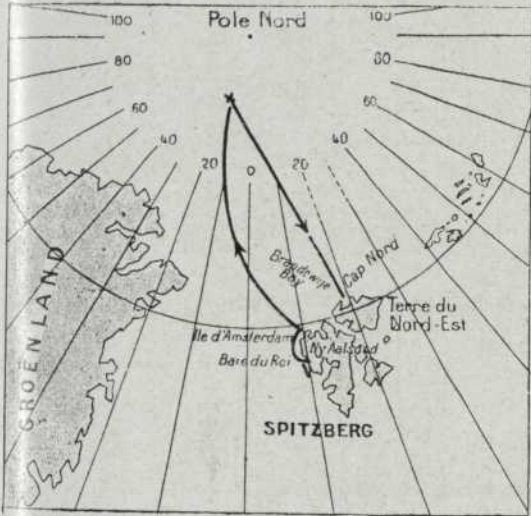
Bencina i oli ... ..	6800 kg
Instruments de bord ... ..	1700 "
Equipatge i provisions ... ..	1900 "
Total ... ..	<u>10400 kg</u>

no podia ésser atesa sinó reduint el pes propi de l'aeronau de 13400 kg a 11800 kg, això és

novetat. La maniobra per a l'amarratge no difereix del sistema ideat i aplicat a la Gran Bretanya pel major Scott. Però el dispositiu de NOBILE és més simple i més segur per resistir els vents, calculats a 110 km/h. La prova de la bondat de l'aparell d'enganxament del No. 1 es tingué a Oslo, el 14 d'abril. El *Norge* restà amarrat cosa de 10 hores i podé proveir-se de gas i de benzina en poc temps.

*Protecció contra el fred*

La baixa temperatura entre el Pol i l'Alaska obligà NOBILE a estudiar la resistència mecànica i la impermeabilitat a l'hidrogen de les



El recorregut de l'expedició d'Amundsen de l'any 1925

de 1600 kg, tasca tanmateix feixuga i que, en el més important, es realitzà així: substituint la vella ampla cabina de comandament (amb gran saló, cambra de llit, cuina, etc.) per una de més petita, reduïda a la seva màxima simplicitat; simplificant i alleugerint les dues naus laterals del grup d'inversió, vells radiadors, etc.; alleugerint la passarella interior que permet recórrer l'aeronau de proa a popa; alleugerint la cobertura; canviant els dipòsits de benzina per uns d'alumini; suprimint quasi tots els dipòsits d'aigua; refent la canalització per l'aire; reduint les vàlvules d'ingrés, etc. Tots aquests alleugeriments, practicats segons aquest principi: "un quilògramme de material inútil representa per al dirigible la possibilitat de recórrer un quilòmetre més; un quilòmetre de més pot representar, en certs moments, la salvació de l'aeronau i de les persones".

*Aplicació de l'aparell d'enganxament al màstil d'amarratge.*

L'ormeig al màstil era per al semi-rígid una

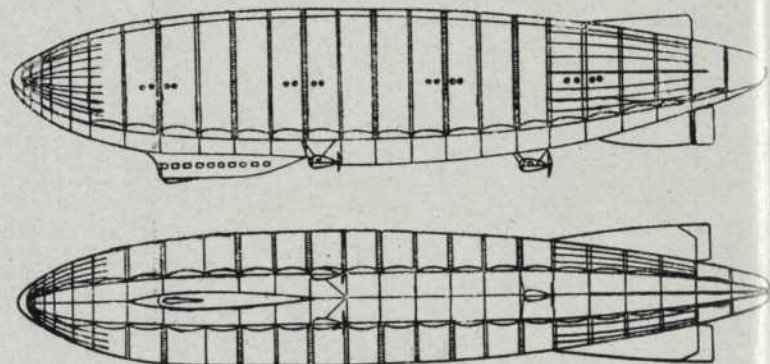


L'explorador AMUNDSEN

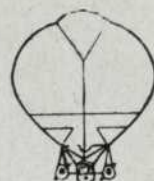
teles gomades de la cobertura, per protegir aquesta contra l'acció del fred. De les varies substàncies provades per aquesta protecció, la més eficient ha estat la glicerina que en absorbir la humitat de l'aire forma una mixtura anticongelant. Calgué estudiar també la protecció contra el fred i el glaç de les vàlvules del gas i de l'aigua dels motors. La cosa més simple per a l'aigua sembla que ha estat l'afegir-li una solució d'un 30 % de glicerina. I

per a les persones la manera més simple i eficaç de protegir-les contra el fred és de proveir-les d'habillaments per a la designació dels quals els noruegs són mestres; foren ells, doncs, qui tingueren compte d'habillar-los.

treballs. El màstil projectat per NOBILE era de 35 metres, de forma piramidal, amb base triangular de sis metres de costat. L'estructura fou calculada per sostenir un esforç horitzontal de sis mil quilos aplicat al cap de



Vista esquemàtica del Norge



#### *Instrumentes especials per a la navegació*

Com que la ruta havia d'ésser regulada exclusivament per mitjà d'instruments, la relació d'aquests tenia enorme importància. Entre els més importants hi havia brújules magnètiques en nombre de quatre; brújula solar; instal·lació radio-goniomètrica; sexants, cronòmetres, taules per a la determinació astronòmica del punt, aparells per determinar la deriva i la velocitat, telèmetre, meteorògraf, etc.

#### *La preparació de les bases*

La preparació de les bases havia de consistir, essencialment, a implantar a Oslo, a Vadso i a l'Espitzberg el màstil d'amarratge amb tots els serveis accessoris, a proveir aquestes bases de tots els materials que fossin necessaris per a eventuais reparacions o per a l'ordinària manutenció de l'aeronau, i també del personal necessari per a les maniobres i per als

traballos. A l'Espitzberg havia estat construït un hangar de fusta sense sostre i sense portes.

#### *Equipatge de l'expedició*

Ultra AMUNDSEN i ELLSWORTH, que esperaven el Norge a l'Espitzberg, han pres part a l'expedició polar el coronel NOBILE, el comandant segon LARSEN, els tinents motoristes OMDAL i HONGEN, els radiotelegrafistes GOTTWADT i OLOKIN, el timoner capità WISTING, el meteoròleg MALMGREEN, el periodista RAMM, el motorista CECIONI, el mariscal CAROMINO, POMETTA i CARATTI, motoristes, i el timoner LIPPI.

#### LA REALITZACIÓ DEL VOL

##### *A la King's Bay*

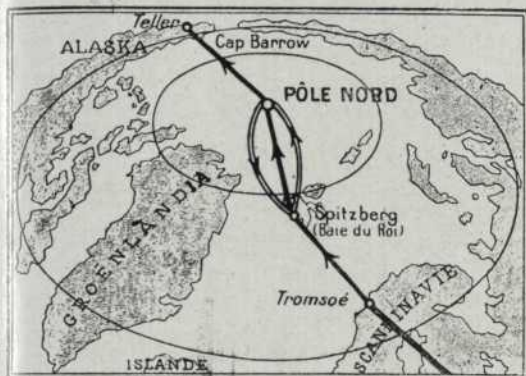
Com que la premsa diària ha donat una relació pròxima del vol de Norge fins a l'Espitzberg, no creiem necessari de narrar-lo des d'a-



questes planes. El *Norge* arribà a l'Espitzberg procedent de l'aeròdrom de Gatsxina, el 7 de maig. El 10 de maig els preparatius foren apressats per aprofitar el bon temps. El Ca-

l'alçada de 720 metres. Foren llençades les banderes noruega, l'americana i la italiana.

#### Cap el Sud



Itineraris del *Norge* (ratlla grossa) i del Fokker de Byrd (ratlla doble)

pità GOTTWALDT, radiotelegrafista del *Norge*, verificà els seus circuits i el seu material i es preparà per a una sortida immediata. L'onze de maig, a les 9, completament endegat, fou tret del seu hangar; un ventijol que tendia a calmar-se féu la maniobra una mica delicada. Reeixí, però, perfectament, i els 80 homes conduïren sense incidents la nau d'AMUNDSEN al lloc de sortida. Aquesta tingué lloc a les 10'10 hores amb bon temps. El dirigible duia, aleshores, 9,000 litres d'essència que li permetien d'efectuar un vol de 4,800 km. La distància de la King's Bay a Nome és, aproximadament, de 4,000 km.

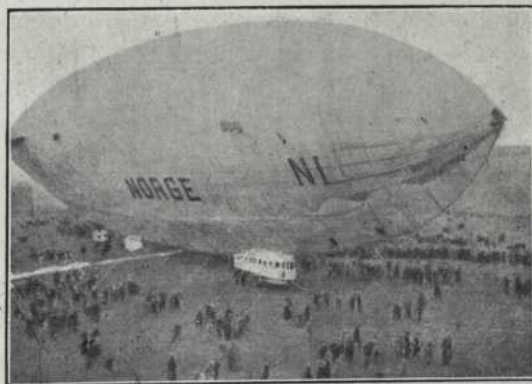
#### Cap al Nord

El dirigible en marxa guanyà totseguit l'altitud de 200 metres. El temps era esplèndid i la temperatura de  $-5^{\circ}$ . El viatge continuà a una alçada mitjana de 500 metres. Amb tot, a les proximitats del Pol, els vents contraris obligaren a maniobrar en altitud i la velocitat es reduí a 70 Km/h. A 11 hores la radio asenyalava que tot anava bé a bord.

#### Sobre el Pol

El 12 de maig, cap a 1 h. del matí, el món enter era advertit que el *Norge* sobrevolava el Pol, sense descobrir-hi terra. La temperatura era, aleshores, de  $-12^{\circ}$ . El viatge tenia lloc a

L'AMUNDSEN comunicà al Cònsol de Noruega a Nome que tingués a la seva disposició un centenar d'homes per facilitar l'aterratge. Des d'aquest moment, les informacions sobre el viatge del *Norge* foren vagues, per la dificultat que es trobà en la transmissió de missives. La nit del 12, WILKINS, estacionat a Punta Barrow, a la punta de l'Alaska, observà que el *Norge* feia ruta a una alçada de 500 metres. Poc temps després, fou vist de nou a 50 km de Punta Barrow, per dos baleners procedents de l'estret de Behring. El *Norge* era, aleshores, a uns 1250 km. de Nome. La tempesta de neu es féu violenta i les comunicacions esdevingueren més difícils. El glaç que s'acumulava davant l'aparell era projectat per les hèlixs i esbotzava l'envelop. A terra, malgrat d'interferències violents, l'estació de Hinchinbrook sorprengué crides destinades a Fort Inkon; el 14, a les 23 h 25', Saint Paul i Seward aperceberen el *Norge* com cridava Nome. Per últim, a les primeres hores del 15 de maig, el



L'aterratge del *Norge* a Pulham

*Norge* podé entrar en comunicació amb Nome.

El dirigible, després d'haver sobrevolat Teller, raval de 200 habitants, que dista 50 quilòmetres de Nome, aterrà a la badia d'aquest port, el 15 de maig de 1926 a dues hores del matí.

FEAX