

La Tienda Roja



E A R Junio de 1928

ARCHIVO HISTORICO
EA4DO

El "Italia" y los radioamateurs

José Romero Balmás, EAR-44, de viaje por el extranjero, nos envía una tarjeta desde Niza, en la que nos dice lo siguiente:

Señor don Miguel Moya, EAR-1.

Dear O. B.: Venimos de Italia, donde existe una verdadera revolución a causa de haberse averiguado el paradero del «Italia». Todos los periódicos dedican a este hecho grandes artículos, pero todos o casi todos se olvidan de que los primeros en recibir noticias por T. S. H. del «Italia» fueron los aficionados. Según la Prensa francesa y a causa de encontrarse casi agotados los acúcus del dirigible, solicita éste que le transmitan en treinta-cuarenta metros. ¡Otro nuevo triunfo de la onda corta!

73 es DX.—José Romero Balmás, EAR-44.

En España, «La Voz» publicó a raíz del suceso un artículo firmado por Miguel Moya EAR-1.

«Las señales pidiendo socorro—escribe el Presidente de la E. A. R.—han sido oídas porque el «Italia» lleva aparato emisor de ondas cortas; han sido oídas por un radioamateur dedicado, naturalmente, a escuchar la onda corta. Y ese amateur de Vladivostok, el AS-RA-03, las ha retransmitido en onda de cuarenta metros y su mensaje ha sido recibido por camaradas suyos, radioaficionados de Portland y de San Francisco, y ha sido comunicado por éstos a la Prensa norteamericana.

La «red» internacional de radioamateurs ha servido, pues, en esta ocasión, como en otras muchas, para dar un aviso de peligro y reclamar auxilio que evite una catástrofe. ¡Que los socorros demandados lleguen a tiempo de salvar a los valerosos tripulantes del «Italia»!



La Tienda Roja

Fernando R. Arroyo, EA4BB / D2BB

No hace mucho tiempo adquirí un libro titulado *Alas sobre el Polo*, escrito por el que fue uno de los aeronautas más importantes de nuestro siglo, el general italiano Umberto Nobile. En él se habla de la conquista aérea del Polo Norte, probablemente menos conocida para la mayoría de los aficionados a estos temas que los intentos de explorar por superficie las regiones árticas. He encontrado en este libro no pocas alusiones al mundo de la radio, de modo que he pensado que la historia puede ser interesante para todos aquellos radioaficionados que se sientan a la vez atraídos por los relatos de descubrimientos geográficos.

A todos los efectos la conquista del Polo por aire comenzó en julio de 1897 con la expedición sueca de Andrée a bordo del globo *Ornen*. Esta expedición marcó un designio siniestro en este tipo de exploraciones, ya que el *Ornen* cayó a tierra al poco de iniciar su travesía, hacia los 82 grados norte. Los naufragos iniciaron después una marcha a pie hacia el Cabo Flora, en la Tierra de Francisco José, durante la cual perecieron de frío.

Once años más tarde, en Abril de 1909, Robert Peary conquistó el Polo tras una dura expedición de superficie financiada por la National Geographic Society y por un grupo de millonarios norteamericanos. Ya en aquella época se suscitó una gran polémica que ponía en duda que Peary hubiera alcanzado realmente el punto exacto, en los 90 grados norte. Esta polémica es recogida en su libro por Nobile, quien insiste en que Peary se quedó a algunos kilómetros del lugar preciso. Recientes investigaciones de la National Geographic Society han terminado por dar la razón a esta teoría.



Robert E. Peary

En los años siguientes los intentos de sobrevolar las regiones árticas se sucedieron sin ningún éxito hasta que en julio de 1914 Iván Nagurskii, teniente del ejército imperial ruso, voló sin incidentes por encima de los 82 grados norte a bordo de un hidroavión biplano *Farman* equipado con un motor de 50 caballos. En este vuelo se pretendía hallar algún rastro de las expediciones rusas perdidas tiempo atrás en el ártico al intentar encontrar el llamado "paso del noroeste", una ruta entre los hielos que uniría Europa con la costa más septentrional de América.

El primer gran vuelo sobre el ártico tuvo lugar en mayo de 1925, cuando el noruego Roald Amundsen (conquistador del Polo Sur en 1911) rebasó los 87 grados norte a bordo de un *Dornier WAL*, el mismo modelo de aparato empleado por los españoles Franco, Rada y Ruiz de Alda en su famoso viaje del *Plus Ultra* entre España y Argentina en 1926. La expedición de Amundsen

atravesó no pocas dificultades, debidas principalmente al mal tiempo y a problemas mecánicos en la aeronave. Sin embargo, y de forma definitiva, se demostró que este medio podía ser incorporado satisfactoriamente a las exploraciones polares.

La parte más apasionante y también la más dramática de esta historia comienza en 1926. En el verano de ese año dos grandes expediciones habían levantado sus tiendas en la Bahía del Rey (islas Spitzbergen). Una de ellas era la del norteamericano Richard Byrd y su piloto Bennet. A bordo de un avión *Fokker*, el *Josephine Ford*, circunvolvieron el polo en un vuelo de más de 14 horas que constituyó un éxito para la ciencia, ya que gran parte de la región pudo ser así cartografiada. La otra expedición acampada en la Bahía del Rey era la de Amundsen, el americano Ellsworth y el propio Umberto Nobile, quienes habían fletado un dirigible proyectado por este último al que llamaron *Norge*. Con este globo recorrieron más de 3400 millas en las latitudes árticas, sufriendo no pocas averías y demostrando un temple fuera de lo común. Realizaron infinidad de observaciones científicas a pesar de las dificultades y, el 12 de Mayo, aproximadamente a las 11:30 horas, sobrevolaron el Polo Norte, sobre el que depositaron las banderas de Noruega, Italia y Estados Unidos. Este fue sin duda uno de los vuelos más arriesgados y provechosos de cuantos han tenido lugar en aquellas latitudes.

Estimulado por este éxito, Nobile volvió a intentar la hazaña en 1928 con un dirigible igual al *Norge* al que llamó *Italia*. Nobile se había propuesto para este segundo viaje un buen número de trabajos geofísicos y geográficos, con lo cual no le fue difícil convencer al gobierno italiano para que le apoyase en la expedición.

El *Italia* aterrizó en la Bahía del Rey el 5 de Mayo de 1928, y el 23 emprendió un viaje hacia el Polo del cual nunca habría de regresar.



Dirigible Zeppelin de los años 30, similar al Italia

El día 25, por motivos que aún hoy no han podido explicarse satisfactoriamente (se especuló durante algún tiempo con la posibilidad de que el globo perdiera gas a través de los desgarros que se produjeron al quitar la nieve que cayó sobre él), el *Italia* se precipitó sobre el hielo.

Cuando se conoció tan devastadora noticia el mundo perdió enseguida la esperanza de hallar con vida a los tripulantes del *Italia*. A pesar de ello se organizaron algunas expediciones de socorro, que no consiguieron encontrar el más mínimo resto del dirigible. Poco a poco se fueron abandonando los intentos de búsqueda y se llegó al convencimiento de que todos habían perecido en el accidente, o posteriormente a causa de las condiciones climatológicas. Con los medios de que se disponía en aquella época se trataba realmente de encontrar una aguja en un pajar.

Nadie sospechaba que algunos tripulantes habían conseguido sobrevivir. Uno de los mecánicos murió en el acto, y Nobile sufrió la fractura de un brazo y una pierna. El y otros ocho hombres de la tripulación salieron despedidos del dirigible, mientras que los seis restantes fueron arrastrados por los restos del globo en medio de un viento huracanado, sin que se volviese a tener noticia de ellos.

Los supervivientes del *Italia* se refugiaron tras el accidente en una pequeña tienda de campaña de lona impermeable roja que encontraron entre los restos del dirigible diseminados

sobre la nieve. Comenzaba así la preparación para una larga y penosa resistencia. El hallazgo más trascendental fue, sin duda, una estación radiotelegráfica de campaña de onda corta que en apariencia no había sufrido grandes daños.

Puede uno imaginarse la emoción con la que los supervivientes abrieron la caja que contenía aquellos aparatos que iban a decidir si vivirían o no para contar la experiencia.

Desde el comienzo de la década de los veinte se había difundido el uso de la radio a bordo de las aeronaves, al igual que años antes comenzara a instaurarse en los barcos. A bordo del *Italia* se instaló una estación radiotelegráfica de onda larga destinada a establecer comunicación con el *Cittá di Milano*, buque de apoyo a la expedición que la Armada italiana tenía destacado en Bahía del Rey. El último contacto del *Italia* con el *Cittá di Milano* tuvo lugar el día 25 de Mayo a las 10:25 de la mañana. El dirigible cayó sobre los hielos con gran rapidez, por lo que no pudo enviarse ningún mensaje de socorro en el momento de la catástrofe.

Enseguida se pensó que el radiotelegrafista, el italiano Biagi, habría muerto decapitado por la hélice que movía el dinamotor de la radio.

Pero Biagi había sobrevivido, y se puso a montar enseguida las distintas piezas que componían la estación, y el receptor estaba funcionando a las pocas horas.

Pero dejemos que sea el propio Nobile el que nos dé cuenta de estos primeros momentos de emoción: *"Biagi se apresuró a poner en orden la parte receptora. Unas horas después de la caída estaba lista para funcionar.*

De pronto, en el minuto 55 de una de las horas en que la Cittá di Milano debía llamarnos en onda corta, Biagi oyó la voz de Pedretti (el otro de los dos radiotelegrafistas que esta vez había quedado en la nave), que decía: <<¿Qué te pasa? ¿Por qué no respondes? Si tienes una avería en el transmisor de onda larga, utiliza la cajita de fortuna de onda corta. Te seguimos escuchando. K.>>". Como sabrán los lectores aficionados a la telegrafía, la letra K significa "Transmita". Pero había una avería en el transmisor de la Tienda Roja, que tuvo que ser desmontado y repasado pieza a pieza por Biagi, quien con no poco ingenio consiguió hacerlo funcionar de nuevo. Pero ya era tarde. El *Cittá di Milano* había cesado de llamarles, y se había enfrascado en un frenético tráfico de telegramas a los medios de comunicación y a las familias y amigos de los pasajeros del barco. Nobile, desesperado, llegó a contabilizar más de cuatrocientos telegramas en una de las jornadas que siguieron al primer y fatídico día.

El dirigible había caído sobre un témpano de hielo cerca de la isla de Carlos XII, en la zona nororiental de las Spitzbergen. El bloque derivaba relativamente deprisa hacia el este, es decir, hacia la Tierra de Francisco José, y ciertamente cada metro de deriva disminuía las posibilidades de salir con vida de aquella situación. Entre tanto, el pequeño transmisor de los naufragos no conseguía hacerse oír en el barco de la Armada Italiana. Quizá cuando el tráfico de telegramas cesaba la propagación no era buena o quizá, simplemente, la señal era demasiado débil. Todos los intentos de comunicación eran infructuosos, mientras Nobile y sus compañeros se veían sometidos a las torturas del hambre y el frío.



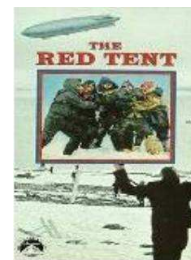
La Tienda Roja

Tres de los supervivientes decidieron abandonar el campamento para intentar una expedición desesperada que les condujese a la costa de las Spitzbergen, antes de que la deriva del témpano hiciese impracticable esta idea. Cuando se tomó esta decisión se hallaban ya al este de la isla de Foyn, muy distante de la de Carlos XII. De este modo, los comandantes italianos Zappi y Mariano y el científico sueco Malmgren abandonaron el campamento, iniciando una terrible marcha desesperada en dirección a Cabo Norte.

Entre tanto el témpano de hielo continuaba su inquietante deriva hacia el sudeste. Hacia el 5 de junio los expedicionarios perdieron de vista la isla de Broch, mientras que la de Foyn iba alejándose rápidamente. A pesar de la desmoralización, que había calado hondo en el seno del grupo, Nobile seguía empeñado en lanzar por radio mensajes de socorro. Se decidió que estos mensajes se lanzarían sobre todo alrededor de las 8 horas de Greenwich, ya que a aquella hora la estación "Paris Tour Eiffel" transmitía sus famosas señales horarias en una longitud de onda de 32 metros. Los lectores aficionados a la historia de la Radioafición recordarán que la captación de estas transmisiones era uno de los primeros objetivos de los radioescuchas de aquellos tiempos, que ensayaban con ellas la sensibilidad de sus receptores y la idoneidad de las antenas. Era por tanto plausible que las posibilidades de ser oídos por alguien aumentasen al transmitir en ese horario.

Por fin aquellos esfuerzos dieron el ansiado fruto. Y fue precisamente un radioaficionado, el ruso Nikolai Schmidt, quien salvó la vida de los infortunados náufragos.

Schmidt tenía instalada una modesta estación en su casa de la aldea de Wosnessenie Wochma, en la provincia de Archangelsk. El 3 de junio, hacia las 9:30 captó al azar en 32 metros un fragmento del SOS enviado por Nobile y su equipo: *"S.O.S. Italia, Nobile. En los hielos, cerca de la Isla Foyn, nordeste de Spitzberg, latitud 80°73', longitud 26°50'. Imposible moverse por falta de trineos y por tener dos heridos. Dirigible perdido en otra localidad. Respondan vía IDO 32"*. IDO era el indicativo de la estación costera de San Pablo, cerca de Roma, y 32 indicaba la longitud de onda de escucha. No he podido averiguar mucho más sobre este aficionado, aunque puedo imaginar su emoción al escuchar aquel mensaje de socorro y transmitir la noticia que el mundo ansiaba desde hacía tantos días: Había supervivientes del accidente del *Italia*. Este momento, como tantos otros de la odisea, fue retratado en su día en la memorable película *La Tienda Roja* (Mikhail Kalatozov, 1971).



Imagine el lector ahora lo que debieron sentir los náufragos cuando la noche del 6 de junio de 1928, escuchando como de costumbre con respeto casi religioso el boletín de noticias de Radio san Pablo (IDO), oyeron lo siguiente: *"La Embajada de los Soviets ha informado al Gobierno Italiano que se han interceptado en el norte de Rusia algunas señales radiotelegráficas de socorro que sin duda proceden de la expedición Nobile al Polo Norte. Estas señales fueron escuchadas por el joven radioaficionado soviético Nikolai Schmidt en Wosnessenie Wochma, oblast de Archangelsk, quien lo puso inmediatamente en conocimiento de las autoridades"*.

Habían salvado la vida.

Inmediatamente se cursaron órdenes al *Cittá di Milano* para que se instalasen otras tres estaciones dedicadas a la recepción de las señales de radio procedentes de la Tienda Roja. Cesó de inmediato el tráfico de telegramas de prensa que tanto había torturado a Nobile y sus hombres.

Todos los operadores se concentraron en la escucha.

El 8 de junio se oyó por fin a Biagi en el *Cittá di Milano*, y se pudo por fin copiar exactamente la posición de los supervivientes, que Schmidt había solo recibido de forma parcial. A continuación se estableció contacto bilateral con los náufragos, y comenzó una larga serie de nuevas expediciones de socorro. Por diversas dificultades climatológicas y por las limitaciones técnicas de la aviación de aquella época, el grupo no sería rescatado hasta el 23 de junio, aunque se les suministraron desde el aire diversos víveres y otras ayudas.

Malmgren, que abandonara la tienda roja en busca de socorro al principio de la odisea, había sido avistado desde el trimotor *Junkers* que había a bordo del rompehielos ruso. Los dos primeros fueron rescatados con vida, Malmgren había sucumbido a las congelaciones, el frío y el agotamiento el 14 de junio.

Los supervivientes llegaron al puerto noruego de Narvik a bordo del *Cittá di Milano* el 26 de Julio, para emprender a continuación el regreso a Italia. Fueron recibidos por una multitud enfervorecida en la estación de Roma, aunque Nobile disfrutó poco de aquel entusiasmo inicial al empañarse su carrera militar tras una investigación conducida por el Almirantazgo italiano para esclarecer su controvertida conducta durante las semanas que duró la pesadilla de la Tienda Roja. Sea como fuere, Nobile rindió en uno de sus libros un sentido homenaje a la Radioafición a través de Schmidt:

"Nikolai Schmidt: he ahí un nombre que es preciso recordar, porque a él se le debe agradecer ante todo que hoy esté salvada la mitad de la expedición."

¿Quién no ha pasado una tarde escuchando distraídamente la onda corta, sin un propósito concreto, en la intimidad de su cuarto de radio? Creo que el relato de Nobile, al margen de su interés en la historia de las exploraciones árticas, sugerirá al lector atento la idea de que girar distraídamente el dial de nuestro receptor puede convertirse, inesperadamente, en algo muy trascendental.

Fernando R. Arroyo, EA4BB / D2BB

Si alguien quiere saber más...

Bibliografía:

Alas sobre el Polo. Umberto Nobile. Editorial Juventud, Barcelona, 1977.

El "Italia" al Polo Norte. Umberto Nobile. Editorial Juventud, Barcelona, 1930.

Historia Universal de las Exploraciones, vol. IV. Editorial Espasa Calpe, Madrid, 1989.

La Conquista de la Tierra. Wilhem Treue. Editorial Labor, Barcelona, 1948.

The Arctic Grail. Pierre Berton. Editorial Viking, Nueva York, 1988.

ARCHIVO HISTÓRICO
EA4DD

LA TRAGEDIA DEL «ITALIA» Y LA RADIO

Con la tragedia del dirigible «Italia» y la salvación del general Nobile, queda demostrado una vez más la aplicación importantísima de la Radio en las actividades modernas de todo orden y género.

Tan cierto es ello como que la salvación del general Nobile se debe a la continua comunicación que la estación del «Italia» logró establecer con el «Cittá de Milano» y otras estaciones de tierra.

Tanto la estación del «Italia» como la del «Cittá de Milano» se encontraban equipadas con lámparas emisoras PHILIPS TB 04/10 y TA 10/1.250, respectivamente.

Damos la anterior noticia a título de información y por la importancia que ella representa para los expertos y radioaficionados españoles. — R.

8 — RADIO SPORT *Junio de 1928*