

There are no translations available.

ROALDO AMUNDSENO PėDSAKAIS

Liucijus Suslavičius

1928 metų gegužės- birželio mėnesiais visas pasaulis pergyveno italų ekspedicijos dirižabliu į Šiaurės ašigalių tragediją. Generolo Umberto Nobile vadovaujamos ekspedicijos dirižablis "Italia" sudužo, atsitrenkęs į ledą. Dalis ekspedicijos dalyvių dingo be žinios, likusieji gyvi sugebėjo pataisyti radijo siųstuvą ir birželio 9 dieną jų pagalbos šauksmas pasiekė gelbėtojus. Kelios Europos valstybės nedelsiant pasiuntė ekspedicijas. Neliko nuošalyje ir Norvegija – juk Nobile ekspedicija laukė pagalbos maždaug 400 kilometrų nuo Norvegijai priklausančio Svalbardo (Špicbergen) archipelago.

Geriausiu Šiaurės žinovu Norvegijoje buvo žymus keliautojas, pabuvojęs ir Šiaurės, ir Pietų ašigaliuose, Roaldas Amundsenas. 1926 metais jis skridamas dirižabliu „Norge“ kartu su U. Nobile, praskrido virš ašigalio ir numetė ten Norvegijos vėliavą. Tačiau tada šie du vyrai – keliautojas ir aviacijos pulkininkas – susipyko. Visgi R. Amundsenas, nebodamas nesantaikos, skubėjo padėti italams. Greičiausias būdas pasiekti katastrofos vietą, žinant jos koordinatas, buvo skristi lėktuvu. Todėl norvegas pasirinko ne ledlaužį, o būtent lėktuvą-hidroplaną. Tai būtų buvęs ne pirmas R. Amundseno skrydis į Šiaurę hidroplanu. Anksčiau, 1924 metais, jo suorganizuota ekspedicija dviem metaliniais hidroplanais „Dornier Wal“ skrido į Šiaurės ašigalių. Vieną „Wal“ ekspedicija prarado leduose, bet su antruoju visi sugebėjo laimingai sugrįžti į Norvegiją. Tačiau tomis nerimo kupinomis 1928 metų birželio dienomis hidroplanų „Wal“ Amundseni niekas nepasiūlė, ir jis kreipėsi į Prancūzijos vyriausybę. Prancūzų specialistai nusprendė, jog vieninteliu tinkamu gelbėjimo ekspedicijai lėktuvu yra hidroplanas „Latham 47-02“. Birželio 16 dieną jis su pilotu Guilbaud vadovaujama 4 žmonių įgula pakilo nuo Senos upės ties Caudebec miestu ir 22 valandą nutūpė Bergeno fiorde. Sekančią dieną lėktuvas, kurio įgulą papildė R. Amundsenas ir jo pilotas Dietrichsonas, išskrido į Tromsę. Birželio 18 dieną 16 valandą vietos laiku „Latham“ pakilo į orą. Jo tikslas – Kingsbėjaus įlanka Svalbarde, kur bazavosi U. Nobile ekspedicijos laivas -bazė „Citta di Milano“. 19 valandą „Latham“ radistas pranešė, kad skrydis vyksta normaliai. Daugiau apie hidroplaną ir jo įgulą niekas niekada nebegirdėjo. Tik gerokai vėliau jūroje atsitiktinai buvo rastas vienas hidroplano plūduras ir du degalų bakai...

Hidroplanas „Latham 47-02“ buvo pastatytas aviacijos gamykloje „Latham“ Caudebec-en-Caux mieste. Jos savininkas Žanas Lathamas, vieno iš aviacijos pionierių

Huberto Latham sūnėnas, hidroplanų gamyba užsiėmė Pirmojo pasaulinio karo metais. Ir 1927 metais sukonstruotas modelis „47“ buvo karinei jūrų aviacijai skirtas tolimosios žvalgybos lėktuvas. „Latham 47-02“ - tai civilinė jo modifikacija, pritaikyta rekordiniams skrydžiams, pavyzdžiui, per Atlanto vandenyną. Ore lėktuvą firmos lakūnai išbandė 1928 metų balandžio mėnesį, atlikę kelis sudėtingus skrydžius Viduržemio jūros regione. Po to pradėta rengtis skridimui į JAV. Netikėta „Italia“ katastrofa sutrukdė įgyvendinti pirminius planus.

„Latham 47-02“ buvo medinės konstrukcijos biplanas su virš valties formos fiuzeliažo iškeltais sparnais. Po viršutiniu sparnu, paremti V-formos spyriais, stovėjo sujungti į tandemą 12 cilindrų varikliai „Farman 12 We“, išvystę po 500 AG. Į priekį atsuktas variklis suko traukiantį propelerį, gi atsuktas į galą – stumiantį. Toks variklių išdėstymas tuo metu buvo dažnai naudojamas hidroplanų konstrukcijoje. Fiuzeliaže įrengtos dvi atviros kabinos pilotams bei šturmanui, kiti įgulos nariai ir keleiviai sėdėjo fiuzeliaže. Lėktuvo sparnų ilgis – 25,2 metro, jų paviršiaus plotas – 120 kvadratiųjų metrų, fiuzeliažo ilgis – 16,3 metro. Hidroplanas buvo palyginti lengvas – svėrė tik 4,9 tonos, jo maksimalus starto svoris – 7,5 tonos. Su 3400 litrų degalų ir 200 litrų alyvos varikliams „Latham 47-02“ galėjo nenuitūpdamas nusukti

1000 kilometrų. Pakilęs į 4000 metrų aukštį, jis skrido maksimaliu 180 km/h greičiu, o jo kreiserinis greitis - 155 km/h. Šiandien šis lėktuvas mums atrodo tikra „skraidanti etažerė“, bet 1928 metais jį laikė pakankamai moderniu ir patikimu, nors jau skraidė išties metaliniai hidroplanai. Tačiau tai, kad jūroje buvo rasti plūduriuojantys degalų bakai, liudija, kad medinis „Latham“, atsitrenkęs į vandens paviršių, paprasčiausiai subyrėjo...

Yra dvi pagrindinės lėktuvo ir jo įgulos žūties hipotezės. Pirmoji teigia, kad skrisdamas Svalbardo link, lėktuvas dėl nenustatytų priežasčių nukrito į vandenyną netoli Lokių salos, antroji – lėktuvui ėmus gesti, įgula pasuko atgal ir lėktuvas sudužo prie Norvegijos krantų. Norvegai šiais metais ėmė rengti ekspediciją, kuri turėtų patikrinti pirmąjį variantą. Mat, šiame rajone buvo rastas jūrlapis, kuriame dar 1933 metais vieno žvejybos tralerio kapitonas atžymėjo vietą, kur į tralą kartu su žuvimis buvo pakliuvęs 2-3 metrų ilgio daiktas, kuris keliamas suplėšė tinklą ir vėl nugrimzdo. Anot Bode miste įsikūrusio Norvegijos aviacijos muziejaus direktoriaus Pero Peterseno, tai galėjęs būti dingusio be žinios „Latham“ sparno gabalas, nes jokių žinių, kad šiame rajone būtų dingęs dar koks nors lėktuvas, nėra. Paieškas būtent šiame rajone skatina dar vienas daiktinis įrodymas. 1200 kilometrų nuo Šiaurės ašigalio esančioje salelėje stovinčios medžiotojų lūšnelės savininkas pataisė ją 1964 metais pakrantėje rasta medienos plokšte, kuri yra varžtais suveržta iš dviejų storos faneros gabalų ir dažyta raudonai. Panašu, kad tai gali būti medinio lėktuvo sparno ar uodegos nuolauža. Šis 1964 metų radinys savo laiku jūros srovių galėjo būti atneštas kaip tik iš to Šiaurės Ledinuotojo vandenyno rajono, kur 1933 metais žvejai bandė ištraukti kitą paslaptinę nuolaužą.

Paieškos vyks po vandeniu 70-100 metrų gylyje, naudojant povandeninį laivą. Tikimasi, jog dugne pavyks aptikti gana didelius ir nemažą masę turinčius hidroplano variklius. Ekspedicija turėtų išvykti sekančių metų pavasarį.

Nuotraukoje: taip atrodė „Latham 47-02“