

# ŚWIAT i ŻYCIE

Nr 8

Ilustrowany dodatek tygodniowy  
»DZIENNIKA ZACHODNIEGO«

Katowice, 23 lutego 1947 roku \* Rok 2



Wymarsz z ocalonymi pasażerami Dakoty

## NA RATUNEK ROZBITKOM POWIETRZNYM!

Od jakiegoś czasu opinia publiczna jest raz po raz alarmowana wiadomościami o katastrofach samolotów pasażerskich, pociągających za sobą liczne ofiary w ludziach. Dziwnym trafem wszystkie te katastrofy dotyczą prawie wyłącznie samolotów amerykańskich typu „Dakota“. Czy działa tu złośliwe prawo serii, czy też po prostu seryjny błąd fabrykacji, ujawniający się złośliwie w pewnych specyficznych warunkach, a uchodzący uwagi komisji odbiorczych — trudno w tej chwili odpowiedzieć.

Na marginesie pierwszej katastrofy z tragicznej serii, samolotu „Dakota“ C. 53, zabrał głos na łamach francuskiego czasopisma „l'Illustration“, Paul-Emile Victor. Nikt bardziej od niego nie jest powołany do zabierania głosu w tej sprawie. Spędził on przed wojną kilka lat w okolicach podbiegunowych, przeprowadzając badania odkrywczo-naukowe; w czasie wojny był początkowo specjalnym attaché morskim w krajach skandynawskich, następnie wyjechał do Ameryki, gdzie od roku 1942 korzystano z jego pomocy w lotnictwie polarnym; organizował mianowicie drużyny ratownicze, niosące wybawienie i pomoc załogom samolotów, które na dalekiej północy ulegały częstym i niebezpiecznym wypadkom. Z chwilą zakończenia wojny Victor powrócił do Francji. Po katastrofie samolotu „Dakota“ C. 53 brał udział w poszukiwaniach zaginionej maszyny, podając swoje wrażenia w artykule, który poniżej przytaczamy.

We wtorek, dnia 19 listopada 1946 r. w drodze z Monachium do Lyonu zaginął pasażerski samolot amerykański „Dakota“ C. 53. Wiadomość ta nabrała od razu wielkiego rozgłosu, może

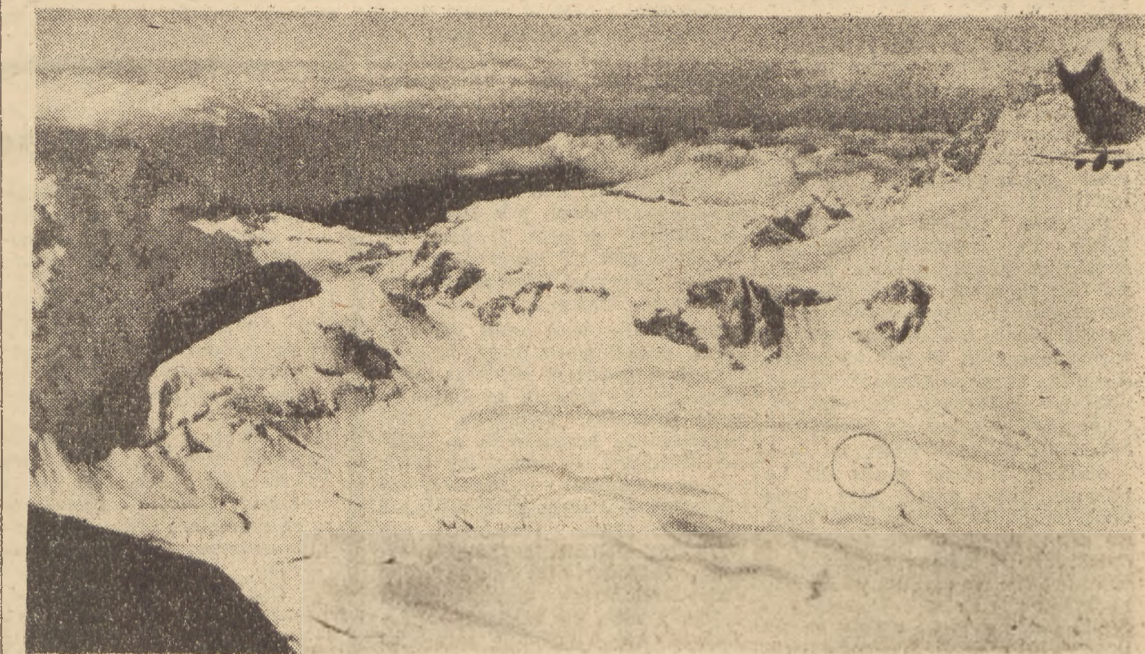
chwytną komunikaty „Dakoty“ C. 53. Równoległe do akcji lotniczej prowadzono we Francji i w Szwajcarii poszukiwania na terenach górskich. Małe grupki góralski

łodowca Wetterkessel w Oberlandzie berneńskim, na wysokości około 3200 m, mniej więcej 7 km na południe od miasteczka Meiringen, a 16 km od Interlaken.

Natychmiast po zrekognoskowaniu samolotu lotnicy amerykańscy rozpoczęli zrzuć żywności, lekarstw, odzieży i koców. Szwajcarska drużyna ratownicza, złożona z 70 ludzi, wyruszyła na miejsce katastrofy; dotarła tam na drugi dzień, tj. w sobotę, około godz. 14.15. Dwunastu pasażerów „Dakoty“ zostało sprowadzonych na wysokość 2700 m, gdzie oczekiwały na nich dwa samoloty szwajcarskie typu „Fieseler-Storch“, na płozach, które dzięki wielkiej sprawności pilotów zdołały wylądować na lodowcu Gauli. Samolotami tymi rozbitkowie zostali przewiezieni do Meiringen, a dalszą drogę do Monachium i Wiednia odbyli amerykańskim pociągiem sanitarnym.

Faktami ciekawymi do zanotowania na marginesie tej całej historii jest po pierwsze mnóstwo sprzecznych i fałszywych wiadomości, podanych przez prasę, po drugie niezwykła ilość i rozpiętość środków ratowniczych, zmobilizowanych przez lotnictwo amerykańskie.

Problemy ratownictwa, zbliżone do wyżej opisanego wypadku, nasywały się wielokrotnie w czasie wojny, kiedy amerykańskie szlaki lotnicze prowadziły przez strefę podbiegunową. Zapewnienie lot-



Samolot ratunkowy krąży nad kotłem śnieżnym, w którym leży ocalała wreszcie Dakota C. 53

nikom maksimum bezpieczeństwa wymagało stworzenia specjalnej organizacji wyszkolonego ratownictwa. Utworzono trzy drużyny samolotowe, których zadaniem było patrolowanie wyznaczonych terenów i niesienie ewentualnej pomocy. Jedna drużyna działała w rejonie Grenlandii, druga nad Labradorem, trzecia nad Alaską i północno-zachodnimi terytoriami kanadyjskimi. Wielu rozbitków, w okolicznościach zbliżonych do wyżej opisanych, zostało odnalezionych, wiele ekip zostało uratowanych.

Jakby wyglądała akcja takiej wyszkolonej drużyny w wypadku podobnym jak omawiany, a więc nie przedstawiającym poważniejszych trudności?

Wiadomości radiowe, otrzymywane z „Dakoty“, określały miejsce wypadku jako zaśnieżoną płaszczynę, położoną powyżej 3000 metrów wysokości, otoczoną wysokimi szczytami górskimi. Ten ogólnikowy komunikat, nie podający żadnych charakterystycznych szczegółów, stał się przyczyną, że poszukiwania były prowadzone w wielu miejscach jednocześnie, właściwie na terenie całych wysokich Alp.

Tymczasem nieco ściślej informacje ograniczyłyby znacznie rejon poszukiwań. Gdyby pilot podał, że skrakowany samolot znajduje się na wielkim lodowcu, spływającym w kierunku północ-

nym, a otoczonym wysokimi szczytami górskimi o wysokości do 4000 m, dało by się bez trudu ustalić, że w rachubę wchodzi zasadniczo trzy punkty: Oberland, le Valais i masyw Mont Blanc. W tych też rejonach byłyby w pierwszym rzędzie dokonywane loty wywiadowcze, przy czym każdy z patrolujących samolotów zabierałby pewną ilość żywności, ciepłej odzieży i lekarstw dla możliwości udzielenia natychmiastowej pomocy rozbitkom, w razie ich odnalezienia.

Drużyny ratownicze górskie na terenie Szwajcarii, w Turynie i w Grenoble, jako w miejscowościach, stanowiących punkty wypadowe w rejonach poddane obserwacji, oczekiwałyby na informacje, podane drogą radiową, gotowe w każdej chwili do wyruszenia. Dotyczyły by to również i spadochroniarzy, którzy zostaliby użyci w razie koniecznym w niewielkich tylko ilościach. Potrzeba by również ludzi obezpanych doskonale z terenem, którzy mogliby udzielić przez radio dokładnych wiadomości o położeniu rozbitków, dla ułatwienia akcji ratowniczej, lub też lekarza, o ile obecność jego byłaby nieodzowna ze względu na odniesione rany lub zły stan zdrowia któregoś z pasażerów „Dakoty“.

Jedynie w zupełnie wyjątkowych wypadkach, na terenie zna-

cznie niebezpieczniejszym niż Alpy, w razie gdyby ekspedycja ratunkowa potrzebowała kilku dni na dotarcie do samolotu, a stan zdrowia pasażerów, lub ich mała odporność nerwowa, zmuszały do szybkiego działania, można by użyć do akcji spadochroniarzy, celem udzielenia rozbitkom pomocy i podtrzymania ich na duchu.

Jakie praktyczne wnioski można wysnuć z powyższej historii dla lotnictwa komunikacyjnego, zarówno nad terenem Francji jak i innych krajów?

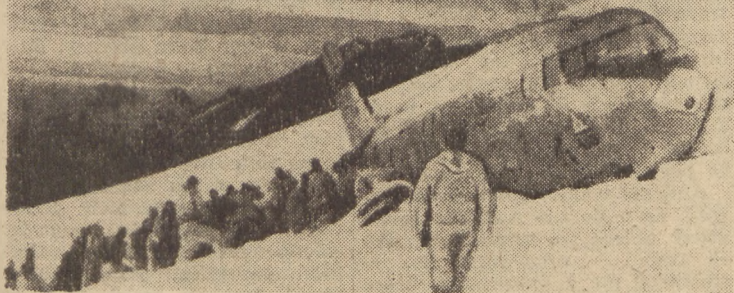
Każde niemal państwo posiada oprócz terenów gęsto zaludnionych i łatwo dostępnych także i takie, w których lokalne warunki stwarzają pewne niebezpieczeństwo dla przymusowych lądowań. We Francji są to głównie rejon alpejskie.

Aerokluby powinny organizować w razie potrzeby akcje wywiadowczo-ratunkowe. W tym celu powinny one dysponować siłami lekarskimi, wyszkolonymi sanitariuszkami, oraz specjalistami, umiejacymi przedostać się do wnętrza samolotów, co nieraz przedstawia w nienormalnych warunkach duże trudności. Wiadomości dostarczane aeroklubom powinny być możliwie dokładne, toteż władze lokalne muszą być zobowiązane do udzielania ścisłych informacji i szybkiego ich przekazywania.

W rejonach trudno dostępnych trzeba wyszkolić dwa rodzaje drużyn ratunkowych. Pierwszy — złożony z wytrwałych przewodników, doskonale orientujących się w terenie. Drugi, składający się ze spadochroniarzy, zaprawionych do lądowania na trudnych terenach, w górach, lasach itp. Wymaga to i specjalnej techniki i poniekąd specjalnego ekwipunku. Spadochroniarze tacy byłiby użyci w wypadku, gdy dojdzie do katastrofy, wymagałoby dłuższego czasu.

Szkolenie pilotów powinno obejmować również naukę przymusowego lądowania, zależnie od terenów, na których odbywa się takie lądowanie. Odpowiednie instrukcje muszą obejmować zarówno środki ostrożności, jakie należy przedsięwziąć, jak i ścisłość w podawaniu komunikatów radiowych.

Improwizacja w akcji ratowniczej jest kosztowna i mało wydajna, a nadmiar użytych do akcji środków jest równie pożądany, jak i ich brak. (fl. i. s.)



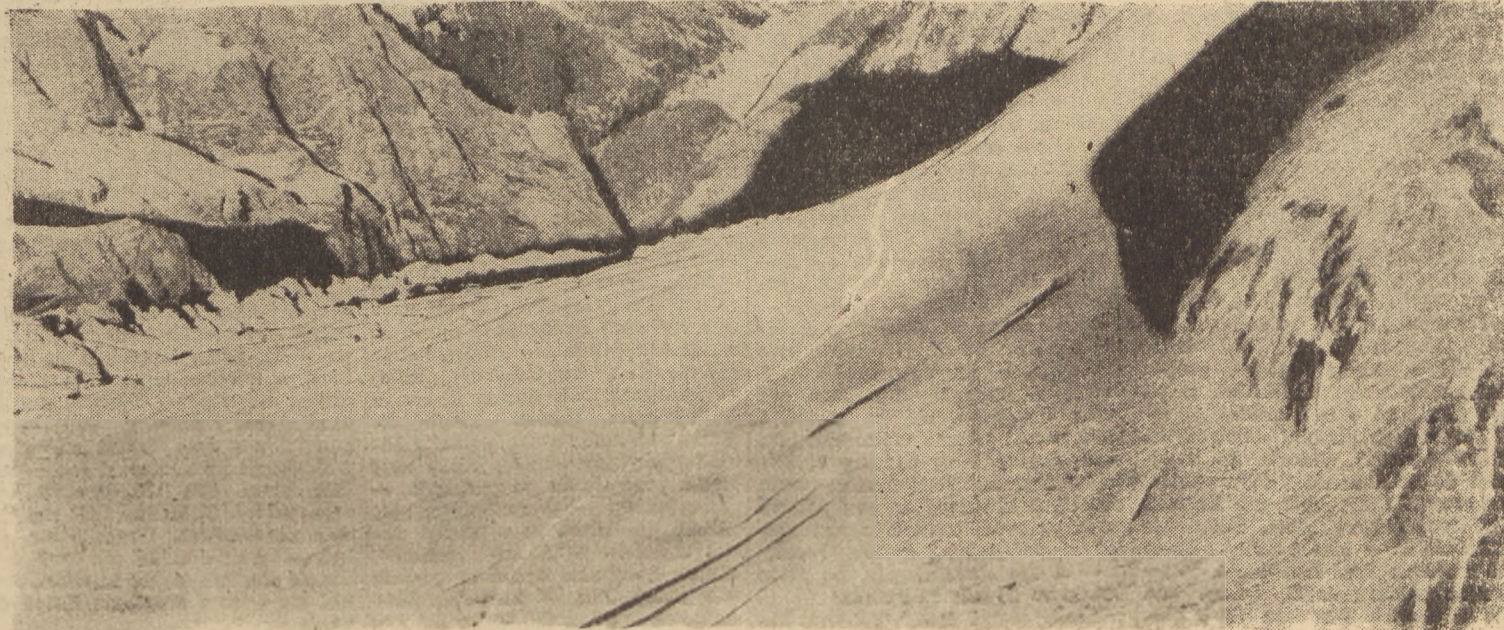
Po dziesięciogodzinnym wyczerpującym marszu karawana ratunkowa przybywa na miejsce katastrofy

dlatego, że wśród pasażerów znajdowały się osobistości dosyć znane, a może po prostu dzięki pewnemu głodowi sensacji samej publiczności.

Już od następnego dnia począwszy, zorganizowali Amerykanie akcję wywiadowczo-ratowniczą. Poszukiwania, rozpoczęte przy użyciu kilku dziesiątek samolotów, zakończyły się w piątek przy udziale około setki aparatów.

Około 50 spadochroniarzy amerykańskich wzięło również udział w poszukiwaniach, gotowych w każdej chwili do niesienia pomocy odnalezionym rozbitkom. Lotnicy francuscy, angielscy i szwajcarscy również przyłączyli się do akcji. Nawet poszczególne czasopisma wydelegowały swoje prywatne samoloty w celach zarówno humanitarnych jak i propagandowych.

Aparatura radiowa nieszczęśliwego samolotu nie została uszkodzona, dzięki czemu radiooperator nadawał w regularnych odstępach czasu meldunki, mające na celu zorientowanie akcji ratowniczej. Meldunki te dawały jednak mało materiału informacyjnego — właściwie były tylko dwa punkty zaczepienia: opis miejsca katastrofy, podany przez radiooperatora i pewne dane porównawcze, jakie różne stacje odbiorcze mogły wyprowadzić, pod-



Karawana ratunkowa posuwa się przez pola śnieżne, by dotrzeć do odnalezionych rozbitków Dakoty







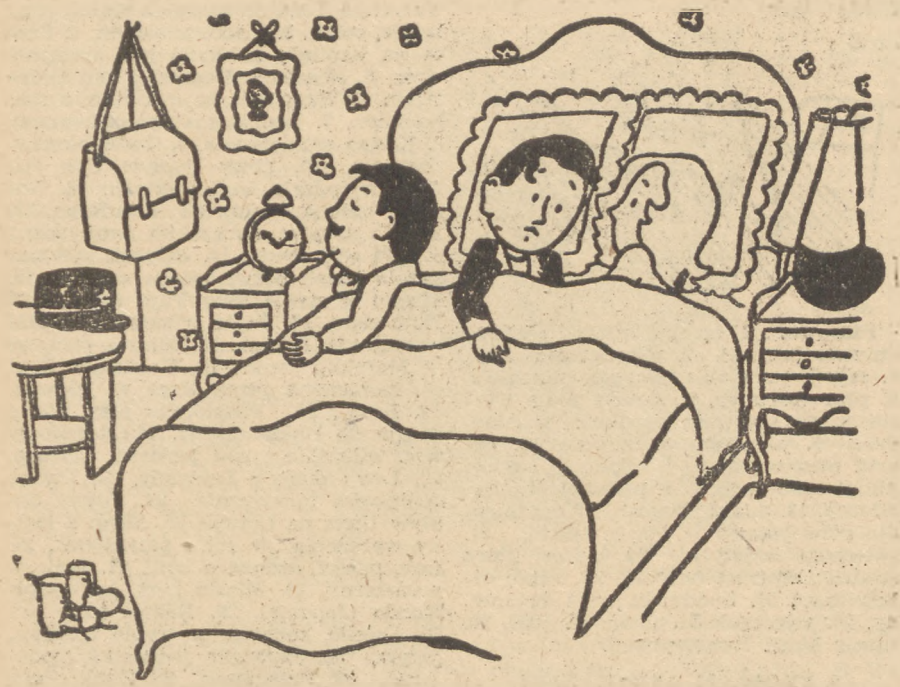






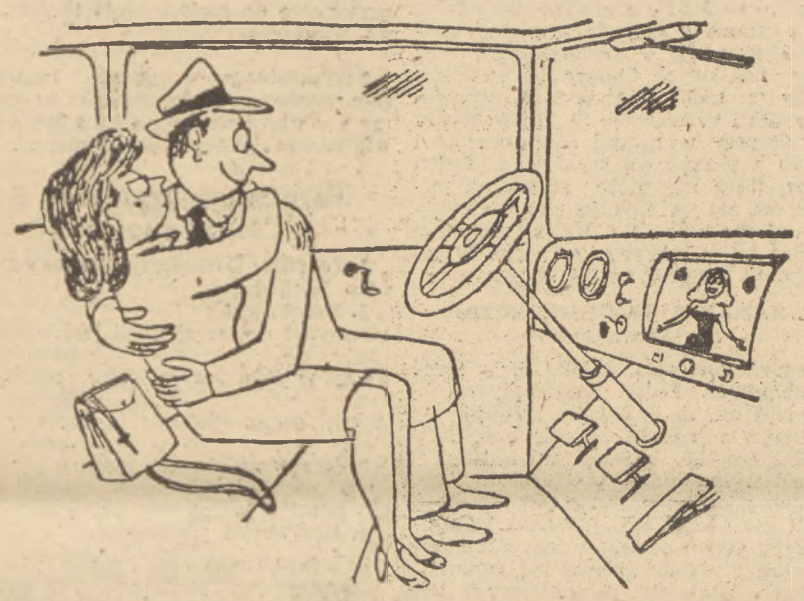
# Świat się śmieje

GORĄCA MIŁOŚĆ



Widzisz kochanie ten twój list był taki rozczulający, że postanowiłam zachować nie tylko jego, ale i listonosza, który go przyniósł. („Carrefour“)

TELEWIZJA



(„Saturday Evening Post“)

PRAWDZIWA PRZYJAŹŃ



(„Paysage“)

I SŁUSZNIE



-- Jeszcze tylko jeden ruch pędzlem i będzie koniec!

(„Paysage“)

NA DRUGIM ŚWIECIE



— A po śmierci to zmieszali mnie w konserwach pól na pól z małym mięsem... („L'os Libre“)

UPRZEJMY SPRZEDAWCA

ALPINISTYKA



— A czy ta pomadka nie zostawia śladu po pocałunku?  
— Pani będzie łaskawa spróbować na mnie...

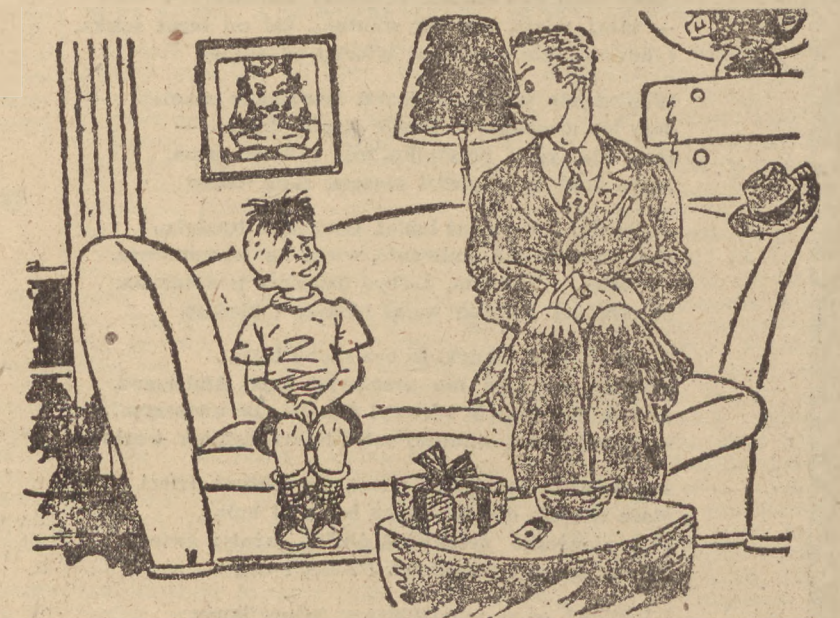
(„Le Rire“)



— I pomyśleć, że u mnie w domu na pierwsze piętro jeżdżą zawsze windy!

(„Paysage“)

SZANTAŻ



— Ostatni pan, który tu bywał, zawsze otwierał pudełko z czekoladkami na ten czas, dopóki moja siostra się nie ubrała. A potem, jak już siostra się zjawiała, to zawsze robiło mi się niedobrze i musiałem natychmiast iść do łóżka...

(„Collier's“)

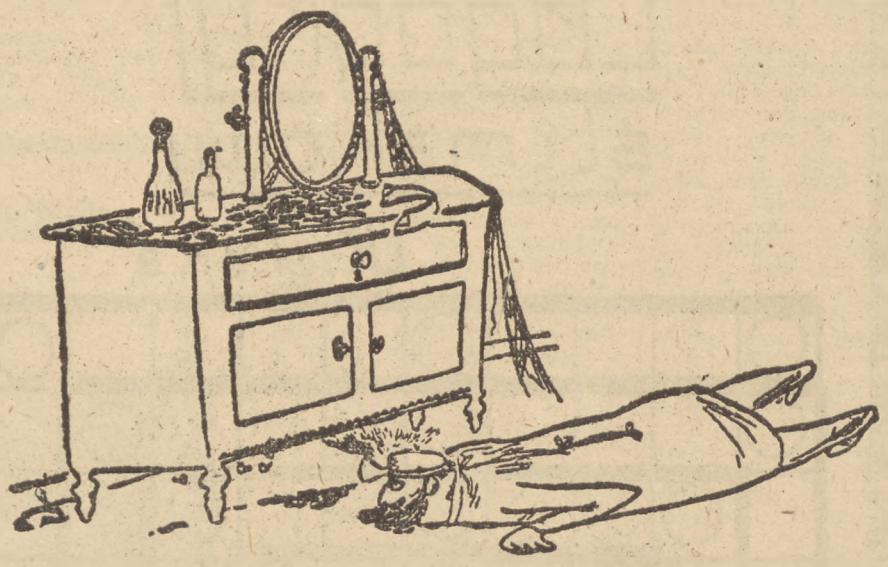
PO WYPADKU



— Niech się pan nie martwi, temu drzewu nic pan nie zrobił, ono jest i tak uschnięte...

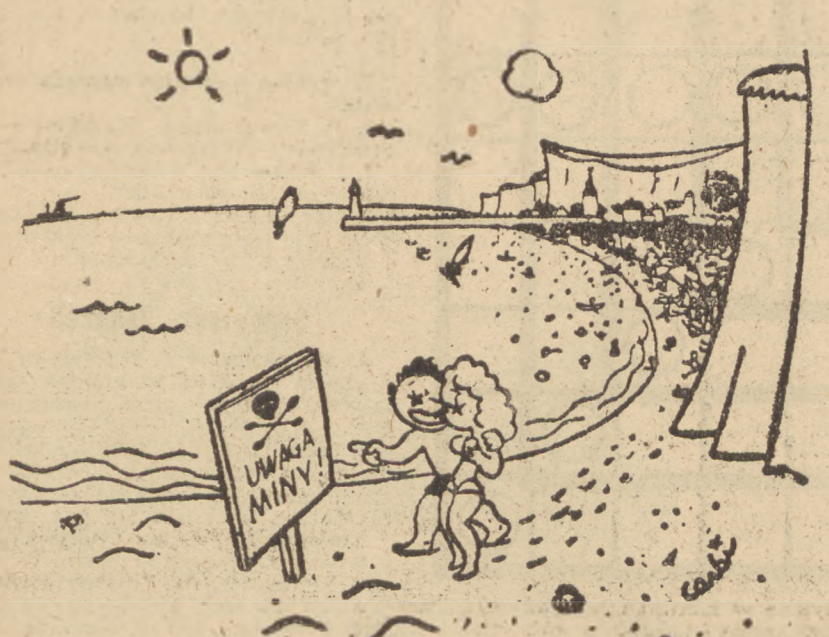
(„Le Crochet“)

GDY LEKARZ SZUKA SPINKI OD KOŁNIERZYKA..



(„Weltwoche“)

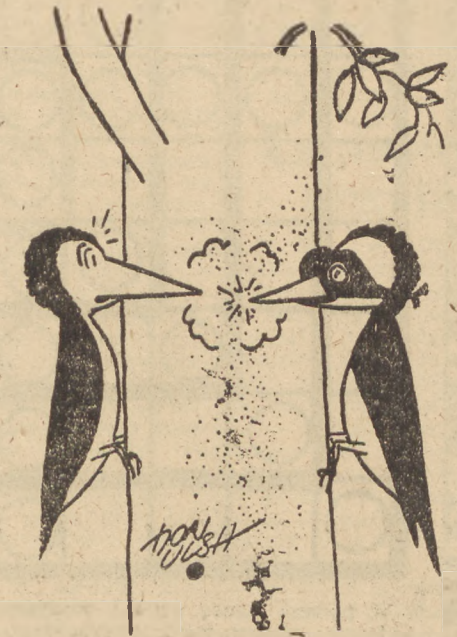
NA PLAŻY



— Nie obawiaj się kochanie, to ja sam umieściłem tutaj tę tablicę...

(„Le Canard enchaîné“)

WŚRÓD DZIECIOŁÓW



— Sprawilem to sobie z uwagi na pył drzewny...

(„Liberty“)