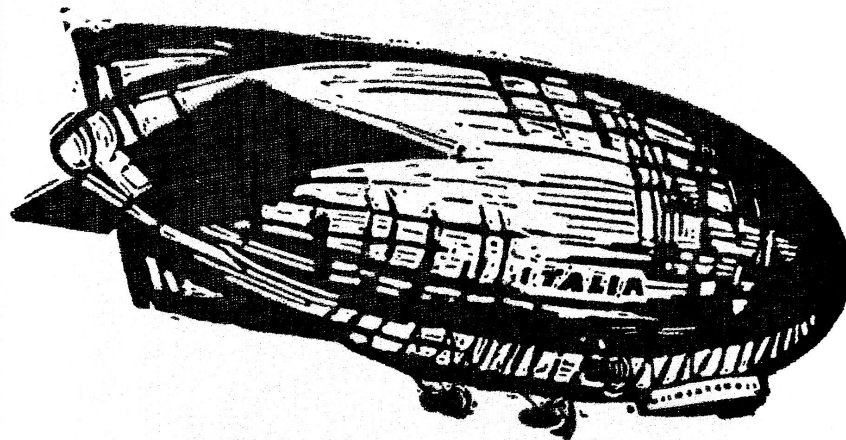


BISKUPSKÉ GYMNÁZIUM BRNO
Barvičova 85
602 00 Brno

SEMINÁRNÍ PRÁCE

Vzducholod' Italia a její ztroskotání



Zpracovala: Iva Kapounová
Třída: 4. A
Datum: 29. dubna 2010

Obsah

Úvod	2
Vzducholoď Italia a její zařazení	3
Vzducholoď a jejich rozdělení	3
Umberto Nobile	3
Vzducholoď Italia	4
Výhody a nevýhody použití vzducholodí pro polární lety	4
Parametry vzducholodě	5
Posádka Italie	5
Průzkumné lety v polární oblasti a ztroskotání	7
Plán polárních letů Italie	7
Let z Milána na Špicberky	7
František Běhounek	8
První let v Arktidě	9
K Severní zemi	9
Poslední cesta vzducholodi Italia	9
Údálosti po ztroskotání a záchranné akce	11
Na ledové kře	11
Giuseppe Biagi	13
Všední dny na kře a návštěva medvěda	14
Odchod tří	15
Finn Malmgren	16
Zahájení záchranných akcí	17
Nikolaj Šmidt	18
Roald Amundsen	18
Letadla nad červeným stanem	21
Einar Lundborg	22
Okamžiky zklamání a beznaděje	23
Boris Čuchnovskij	24
Zachránění	25
Zúčastněné státy	26
Vzpomínkou na ty, kteří zahynuli	27
Seznam literatury a použitých pramenů	28

Úvod

„Nikdo se neubrání kouzlu polárních krajin, kdo už tam jednou byl. Pocit naprosté svobody ducha; oproštěnost od každé starosti a hmotné věci, které nejsou nutné k životu; okolnost, že ztrácí na ceně myšlenky, zásady, city, které se jeví v obyčejném životě jako základní a důležité; peníze, zlato, věci obecně cenné mění se v předměty naprosto zbytečné, které odhazujeme bez pocitu lítosti; lidský zákon už neexistuje a ustupuje zákonu přírody; nesmírná samota, kde se každý cítí pánem sebe sama; všechno to, jednou prožité, už se nezapomene a působí přitažlivostí, které není možná se ubránit.“

Umberto Nobile

Kdysi jsem četla knihu Františka Běhounka Trosečníci polární moře. Zaujal mě příběh přežití malé skupinky mužů na ledových krách uprostřed Severního ledového oceánu. Zvědavost mi nedala a zajímala jsem o tento příběh více. Tu přede mnou vyvstávala historie plná obdivuhodného hrdinství a sebeobětování na jedné straně, ale i nerozhodnosti a zbabělosti na straně druhé.

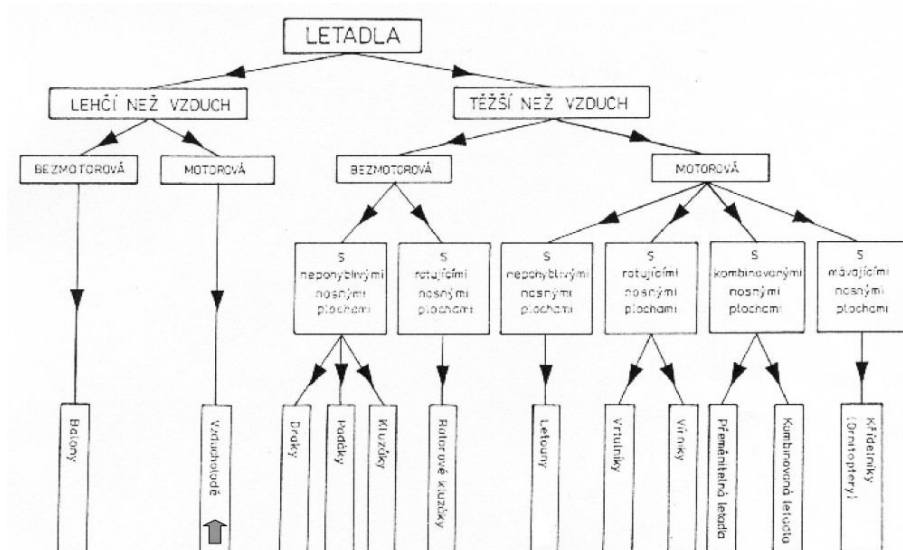
Rozhodla jsem se tedy zpracovat příběh vzducholodi Italia od jejího vzletu z italského Milána, přes ztroskotání na ledové kře, až k záchraně přeživších trosečníků.

Doufám, že moje práce bude alespoň trochu důstojnou připomínkou vzducholodi Italie, její posádky i jejich zachránců. Těch, kteří přežili, i těch kteří v arktickém moři položili život.

Vzducholoď Italia a její zařazení

Vzducholoď a jejich rozdělení

Vzducholoď patří mezi letadla lehčí než vzduch. Je aerostatem, zemskou přitažlivost překonává díky aerostatickému vztlaku. Pohyb vpřed jí umožňují motory.



Obrázek 1:
Rozdělení letadel

Vzducholoď je možno rozdělit na tři typy: neztužené, polovyztužené a ztužené.

Neztužená vzducholoď získává svůj tvar díky přetlaku nosného plynu, který je regulován balonety.¹⁾ Tento typ se stavěl nejčastěji a také to byl vůbec první typ vzducholodí.

Polovyztužená vzducholoď má částečnou kostru, obvykle pevný kýl procházející celou její délkou, který udržuje její podélný tvar. Na kýlu bývají zavěšeny kabiny, motory a uvnitř uloženo vybavení vzducholodí. Aerodynamický tvar bývá zajišťován opět pomocí přetlaku a balonetů.

K představitelům polovyztuženého typu patří i vzducholoď stavěná italským konstruktérem Umberto Nobilem, Norge a Italia; o druhé z nich pojednává tato práce.

Ztužená vzducholoď má kompletní kostru, která jí dodává aerodynamický tvar. Vzducholoď tohoto typu dosahují největších velikostí, například Graf Zeppelin.

Umberto Nobile

Umberto Nobile byl italský generál, vzduchoplavec a konstruktér vzducholodí. Narodil se roku 1885. Poprvé se proslavil, když v roce 1926 s norským polárníkem Roaldem Amundsenem a Američanem L. Ellsworthem přeletěl vzducholodí Norge²⁾ severní pól ze Špicberků na Aljašku. Po úspěšném letu se Nobile s Amundsenem pohádal o to, kdo měl větší zásluhy na tomto úspěchu a jejich nepřátelství trvalo až do Amundsenovy smrti v roce 1928.

Protože cílem výpravy Norge přelet severního pólu bez výraznějších vědeckých výsledků³⁾

¹⁾ „Balonet je vzduchem plněné těleso umístované uvnitř vzducholodí a balónů. Má za úkol změnami svého objemu kompenzovat roztažnost nosného plynu vlivem výšky a teploty a stále tak zachovávat nepatrný přetlak nosného plynu vůči okolní atmosféře.“ (Wikipedie – otevřená encyklopedie)

²⁾ Vzducholoď typu N1 postavená roku 1924 s norskou-italskou posádkou. Vzducholoď byla od Itálie odkoupena norským aeroklubem a letěla pod norskou vlajkou. Velkou část nákladů však financovala italská fašistická vláda Benita Mussoliniho, která se takto chtěla zviditelnit ve světě.

³⁾ Na palubě Norge byl pouze přístroj na měření vodivosti vzduchu dodaný českých vědcem Františkem Běhounkem, který se však letu samotného osobně nezúčastnil.

a pozorování, rozhodl se Nobile o dva roky později uspořádat další výpravu, více vědecky zaměřenou.⁴⁾ Použita byl vzducholod' podobná Norge, Italia. Posádka vzducholodi byla tentokrát téměř výhradně italská. Vzducholod' uskutečnila několik úspěšných letů v Arktidě, při návratu ze severního pólu však havarovala a byly zorganizovány obrovské záchranné akce s účastí mnoha států.



Obrázek 2:
Umberto Nobile

Po návratu do Itálie Nobile pro svůj neúspěch upadl v nemilost, byl postaven před vojenský soud a byla mu odebrána hodnost generála. Velkou roli na tom hrálo také to, že Nobile byl nadšeným propagátorem vzduchoplavby, zatímco vedení fašistické strany vidělo budoucnost spíše v rozvoji letectví. Neprospěl mu ani jeho nepřilíživý přístup k samotné fašistické straně.

V roce 1932 odešel do Sovětského svazu a několik let zde působil jako stavitel vzducholodí. Když krátce po jeho návratu do Itálie vypukla válka, odlétá do USA. V roce 1945 se opět vrátil do Itálie. Po pádu fašistického režimu mu byly opět vráceny všechny hodnosti a byl dokonce povýšen. Působil potom dlouhá léta jako profesor aerodynamiky na neapolské universitě.

Napsal několik knih o vzducholodích, zejména o svém letu s Italií, aby čelil vlně kritiky, která se na něj snesla. Do češtiny byly přeloženy například Červený stan⁵⁾, Nobileův životopis, a Křídla nad pólem, kniha o dobývání severního pólu, zejména pak o výpravách Norge a Italie.

Zemřel v roce 1978 v Římě, jako poslední z účastníků letu Italie.

Vzducholod' Italia

Jak již bylo psáno, Italia byla polovyztuženou vzducholodí. Nesla výrobní označení N4, stavbou byla velmi podobná N1 Norge. Oproti ní měla několik úprav pro let v polární oblasti, převážně pro snížení hmotnosti kostry a tím i pro zvýšení hmotnosti vybavení.⁶⁾

Výhody a nevýhody použití vzducholodí pro polární lety

Vzducholodě měly mnoho výhod oproti letadlům⁷⁾. Jednou z nich byl větší dolet než mohla dosáhnout tehdejší letadla. Další výhodou byla větší nosnost, která umožnila mít na palubě větší posádku a více vybavení. Vzducholod' byla také schopna zastavit se ve vzduchu. V této chvíli nespotřebovávala mnoho paliva, protože ji nad zemí držel plyn, nikoli motory jak je tomu u letadel. Pomalý let rovněž umožňoval vědecké pozorování ubíhající krajiny. Při poruše motoru byla na rozdíl od letadla možná oprava přímo během letu.

⁴⁾ Více v následujících kapitolách.

⁵⁾ V roce 1969 podle ní vznikl stejnojmenný sovětsko-italský film.

⁶⁾ Jednou ze změn byl třeba tenčí plášť vzducholodi.

⁷⁾ Nyní myslím letadla těžší než vzduch, tedy vlastně letouny.

Nevýhodou pak byla zvýšená citlivost na počasí, zejména na změny větru. V takových chvílích vzducholod' nebyla schopna udržet kurz. Další nebezpečí představoval velký povrch pláště, který byl náchylný ke tvorbě námrazy, která vzducholod' značně zatěžovala. Za bouřky bylo nebezpečí, že do vzducholodě plné vodíku uhoří blesk.

Obecně je však možno říci, že na konci dvacátých let dvacátého století bylo nejvýhodnější pro polární cestu použít vzducholod'.

Parametry vzducholodě

Délka: 105,4 m

Max. průměr tělesa: 19,4 m

Objem : 18 500 m³

Celková hmotnost: 11. 350 kg

Užitečné zatížení: 9405 kg

Motory: 3 zážehové Maybach 245 HP v samostatných gondolách

Běžná rychlost: 75 – 80 km/h

Maximální rychlost: 112,3 km/h⁷⁾

Rozměry velitelské kabiny: 6 x 2,5 x 2,1 m



Obrázek 3:
Konstrukce vzducholodi Italia

Posádka Italie

Posádka byla z většiny italská. Tak si to přála italská vláda, aby mohl tento let být oslavou technického pokroku Itálie a jejího nového fašistického režimu. Přesto se však vláda k výpravě stavěla spíše zdrženlivě. Benito Mussolini k tomu řekl: „*Snad by lepší dvakrát nepokoušet osud,*⁸⁾“ narážející tak na úspěšnou výpravu Norge, kterou však neváhal zneužít pro svoji obrovskou propagaci. Ale například Italo Balbo, fašista, tajemník italského letectva a Nobileův odpůrce, ulehčeně prohlásil: „*At' si letí, protože se nemůže vrátit a dále nás obtěžovat.*“⁹⁾ Neváhal proto ani na okamžik a rychle Nobilevi udělil všechna potřebná povolení pro let. Odmítl ale, aby vláda výpravu financovala. Výprava se tak konala za finančního přispění města Milána. Ale pokud by byla výprava úspěšná, bylo jasné, že by se z toho vláda a fašisté snažili vytěžit co nejvíc pro sebe. A pokud by úspěšná nebyla – komu na ní sejde? Tohle bolestně později pocítili trosečníci z ledové kry, když sledovali lhostejnost a nezájem italské vlády o jejich záchranu.

Protože měla být výprava Italie také výpravou vědeckou, byli na palubě též tři vědci: italský fyzik Aldo Potremoli z milánské university, švédský meteorolog Finn Malmgren z uppsalské uni-

⁸⁾ srov. s Umberto Nobile: Červený stan, str. 116

⁹⁾ Willbur Cross: Ztroskotání na pólu, str. 36

versity a český radiolog František Běhounek. Dva posledně jmenovaní byli také jedinými cizinci na palubě.

Pro úspěšný let byli nezbytní dobří navigátoři. Balbo odmítl Nobilevi poskytnout letce znalé vzducholodí. Musel se tedy obrátit na námořnictvo, které mu poskytlo tři důstojníky. Velmi důležitým členem posádky byli také radiotelegrafisté, kteří zajišťovali spojení se světem a zjišťovali důležité informace pro cestu vzducholodí, například povětrnostní podmínky v oblasti, kam mířili. Tuto funkci vykonávali při letech Itálie střídavě Biagi a Pedretti. K posádce patřili rovněž dva novináři. Zbytek tvořili většinou muži, kteří se již zúčastnili letu s Norge.



Obrázek 4:

Posádka Itálie při přistání ve Stolpu

Uprostřed Nobile, nalevo Běhounek, vedle nadporučík Viglieri, vpravo od Nobileho kapitán Mariano, vedle kapitán Zappi a profesor Pontremoli, na kraji novinář Ugo Lago. Sedící zleva inž. Trojani, radiotelegrafista Pedretti s Nobileovým psíkem Titinou, Alessandrini, vpravo Pomella, za ním Biagi.

Posádka Itálie se skládala z osmnácti¹⁰⁾ mužů:

generál Umberto Nobile – velitel výpravy

Finn Malmgren¹¹⁾ – švédský meteorolog a fyzik

František Běhounek – český fyzik, specialista na elektrické jevy a kosmické záření

prof. Aldo Pontremoli¹²⁾ – fyzik z milánské univerzity, střídal se s Běhounkem v pozorování

Francesco Tomaselli¹³⁾, Ugo Lago¹²⁾ – novináři

kapitán Adalberto Mariano, kapitán Filippo Zappi, nadp. Alfredo Viglieri – důstojníci, navigátoři

Natale Ceccioni – hlavní mechanik

Giuseppe Biagi, Ettore Pedretti¹³⁾ – radiotelegrafisté

Felice Trojani – letový inženýr

poručík Ettore Arduino¹²⁾ – hlavní strojník

Calisto Ciocca¹²⁾, Attilio Caratti¹²⁾, Vincenzo Pomella¹²⁾ – strojníci motorů

Renato Alessandrini¹²⁾ – technik

S šestnácti muži byl na palubě i živý maskot – Nobileho fenka foxteriéra Titina, která byla také nakonec s osmi přeživšími členy posádky zachráněna.

¹⁰⁾ Radiotelegrafisté a novináři se navzájem střídali, na palubě bylo tedy vždy jen šestnáct mužů současně.

¹¹⁾ Zemřel při pokusu dojit pěšky pro pomoc.

¹²⁾ Zmizel beze stopy se zbytkem vzducholodí po nárazu.

¹³⁾ Neúčastnil se posledního letu.

¹⁴⁾ Zahynul bezprostředně při nárazu na led.

Průzkumné lety v polární oblasti a ztroskotání

Plán polárních letů Italie

Původně bylo plánováno pět letů do neprobádaných oblastí v okolí Špicberků, kde se nacházela v zátoce Kings Bay základna s hangárem a kotevním stožárem, stojící zde již od letu Norge přes pól. Poslední let, který měl expedici Italie završit, směřoval k severnímu pólu, kde Nobile hodlal vysadit skupinu vědců, která by se zde několik dní zabývala nejrůznějšími vědeckými pozorováními neuskutečnitelnými za letu. Pro tento výsadek sestrojil speciální spouštěcí zařízení a vzal na palubu stan, výbavu pro přežití na ledě a odpovídající zásoby jídla. Nález části tohoto vybavení včetně nouzové vysílačky v troskách velitelské kabiny zachránil později trosečníkům život.

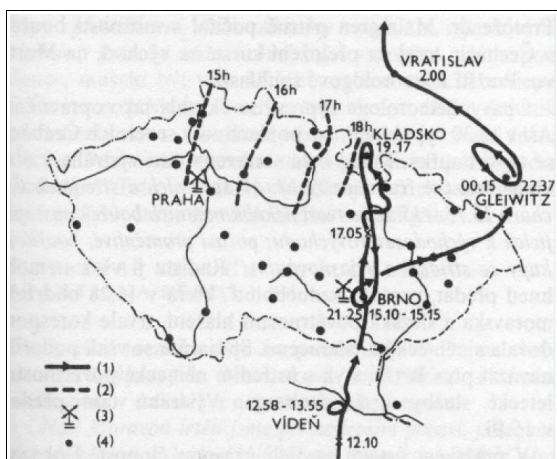
Pro špatné počasí a jím způsobené závady, jejichž oprava zabrala mnoho času, byly z plánovaných pěti letů nakonec uskutečněny tři.

Let z Milána do Kings Bay

Vzducholod' odstartovala ze základny v Milánu 15. dubna v 1:15. Již od začátku ji provázelo nepříznivé počasí. Kvůli němu byl i původní start o den odložen. Ani potom počasí nebylo o moc lepší. Krátce po startu vítr poškodil vzducholodi ocasní ploutve. Opravdu dramatická situace nastala však při přeletu nad Moravou.

Italia překročila naše hranice v 14:30 u Mikulova, půl hodiny na to již kroužila nad Brnem. Zde ji zastihla hustá mlha, ve které ztrácela orientaci. Rádiová stanice v Praze se ji sice snažila vést, ale neúspěšně. Situaci ztěžovalo to, že se na našem území nacházelo jen málo rádiových stanic a s goniometrickým¹⁵⁾ měření žádná z nich neměla mnoho zkušeností. Na severní Moravě se dostala vzducholod' do bouřky a cesta mezi blesky byla velmi nebezpečná. Generál Nobile o tom píše:

„Mezi kroupami šlehalý první blesky. Bouřka nás obklopila ze všech stran. Elektrické výboje následovaly jeden za druhým... Každým okamžikem mohl blesk zasáhnout vzducholod', která se svými 19 000 kubickými metry byla by se zřítíla v plamenech. Abych zmenšil nebezpečí, nařídil jsem letět nízko, asi sto až sto padesát metrů nad zemí... Razili jsme si cestu mezi horami, uprostřed bouřky... kličkující, abychom nenarazili na hřebeny vrchů, které se nám náhle zjevovaly mezi mlhou.“¹⁶⁾



Obrázek 6:
Let Italie nad Moravou



Obrázek 5:
Vzducholod' Italia nad Moravou

¹⁵⁾ Radiogoniometrické měření fungovalo tak, že vzducholod' vyslala signál určité vlnové délky, stanice je zaměřila a zaznamenala odkud přichází a odeslala signál zpáteční. Posádka vzducholodi jej zaměřila a v podobě přímek zanesla do mapy. Tam, kde se přímky protínaly, se nacházela vzducholod'. Měření však bylo nepřesné a mnohdy docházelo ke značným odchylkám oproti skutečné poloze.

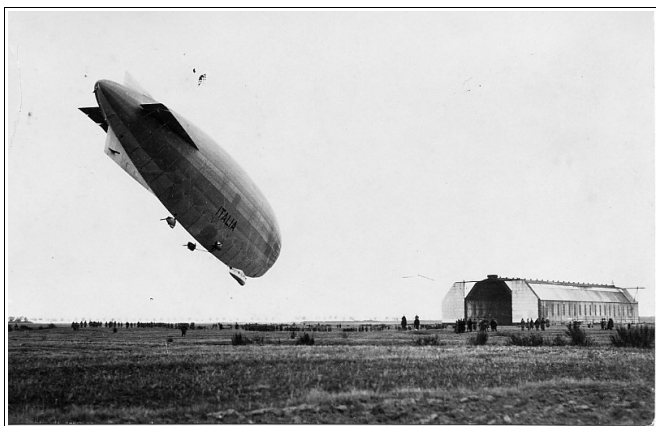
¹⁶⁾ srov. s Umberto Nobile: Červený stan, str. 128

V 19:37 vzducholoď hlásí naprostou ztrátu orientace a další dvě hodiny bloudí v mlze: Vážně se uvažuje i o návratu do Milána. V 21:30 se konečně Praze podařilo zaměřit její polohu– Italia se nacházela opět 10 kilometrů jižně od Brna. Další let probíhal již poměrně klidně a v 8:35, 16. dubna přistává na letišti v německém Stolpu, dnešním polském Slucku.

Zde se Italia zdržela deset dní, musela být opravena poškozená ocasní ploutev, vrtule a plášť vzducholodi poničený následkem bouřky a krupobití. Některé součástky bylo potřeba poslat z Itálie, což zabralo mnoho času.

Vzducholoď také musela čekat a až do Kings Bay dopluje pomocná loď Città di Milano, která jim vezla zásoby. Ta byla zatím nucena kotvit v norském Tromsø, protože ledové podmínky na Špicberkách neumožňovaly bezpečné přistání.

Konečně mohla Città di Milano vyplout a tak i Italia odstartovala ze Stolpu. Po krátké zastávce ve Vadsø v severním Norsku¹⁷⁾ přiletěla 6. května po poledni do Kings Bay. Città di Milano zde již kotvila, ale její kapitán odmítl poslat Nobilovi padesát mužů na pomoc s přistáváním vzducholodi s odůvodnění, že mají mnoho svých povinností. Lépe se zachovala správa místních uhelných dolů, která okamžitě vyslala 150 horníků. Mnozí z nich sice vzducholoď nikdy ani neviděli, ale byli ochotni s čímkoli pomoci, a Italia mohla tedy bezpečně přistát na pobřeží kingsbayského fjordu.



Obrázek 7:
Vzducholoď přistává ve Stolpu



Obrázek 8:
Italia kotví v Kings Bay

František Běhounek

Jedním ze členů posádky Italie byl také český vědec, radiolog a později také spisovatel František Běhounek. Narodil se roku 1898 v Praze. Studoval matematiku a fyziku na Karlově universitě, později radiologii ve Francii u Marie Curie-Sklodowské. Ve dvacátých letech byl jedním ze zakladatelů Státního radiologického ústavu, později se stal jeho ředitelem. Roku 1926 se podílel na části výpravy k severnímu pólu s vzducholodí Norge. Prováděl měření na Špicberkách, ale vlastního letu k pólu se nezúčastnil - letěly jen jeho měřicí přístroje. V roce 1928 byl jako expert kosmické záření vědeckým členem posádky Italie¹⁸⁾ a věnoval se zde výzkumu; dokonce ve svých pozorováních pokračoval i po ztroskotání.¹⁹⁾ 13. července byl spolu s dalšími čtyřmi trosečníky zachráněn sovětským ledoborcem Krasin. Krátce po svém návratu do vlasti sepsal knihu Trosečníci na kře ledové, která byla přeložena do mnoha jazyků.

Poté působil ve vedení mnoha institucí, např. fyzikálního oddělení Radioléčebného ústavu v Praze, Onkologického ústavu v rámci Ústavu jaderné fyziky ČSAV, byl expertem ministerstva zahraničních věcí v UNESCO pro výzkum atomového záření. Byl také profesorem na Karlově universitě a vedl katedru dozimetrie ionizujícího záření na ČVUT. V roce 1960 získal titul akademika. Byl nositelem mnoha československých státních vyznamenání a Stříbrné medaile města Paříže.

¹⁷⁾ Zde byl kotevní stožár vybudovaný po let Norge.

¹⁸⁾ Stal se tak první Čechem, který se k dostal na severnímu pólu.

¹⁹⁾ V roce 1929 byla vydána kniha „Příprava a vědecké výsledky výpravy Italie,“ kde Běhounek shrnul nejen pozorování svá ale i Malmgrenova a Pontremoliho.



Obrázek 9:
František Běhounek

Napsal více než 28 beletristických děl, převážně pro mládež, a publikoval též množství vědeckých knih a článků.

Zemřel roku 1973 v Karlových Varech.

První let v Arktidě

První z letů trval pouze 8 hodin. Italia odstartovala 11. května 1928 z Kings Bay a doletěla k Severnímu mysu, kde ji zastihla silná bouře, která způsobila poškození lanka směrového kormidla. Závalu se podařilo zčásti odstranit. Avšak pokračovat dále k severu bylo kvůli bouři nemožné. Generál Nobile se proto po poradě s meteorologem Malmgrenem rozhodl zamířit na západ a prozkoumat pobřeží Grónska.

Leč bouře se záhy rozšířila i tam a nezbylo nic jiného než se co nejrychleji vrátit do Kings Bay, než bude pozdě.

K Severní zemi

Podruhé Italia vzlétla 15. května. Počasí nemohlo být odlišnější od předchozího letu. Byla také výborná viditelnost. Vzducholod' urazila za 60 hodin 4000 km, přeletěla Zemi Františka Josefa a dorazila až k neprobádané Zemi Mikuláše II., neboli Severní zemi. Prozkoumána byla tato neznámá oblast polárního moře, byla zpřesněna poloha Velkého ostrova a Severní země a vyvrácena existence Gillesovy země, která byla až dosud vyznačena na tehdejších mapách. Posádka Italie i jako první spatřila vnitrozemí Severovýchodní země.

Cestou byla Malmgrenem prováděna četná atmosferická měření a pozorování ledových podmínek. Běhounek a Pontremoli shromažďovali informace o magnetismu a radioaktivitě.

Na základnu se Italia v pořádku vrátila ráno 18. května.

Poslední let vzducholodi Italia

Ke třetímu letu, jehož cílem byl severní pól, Italia vyrazila 23. května. Letěla podél pobřeží Grónska se silným větrem v zádech, který jí sice nyní pomáhal, ale na zpáteční cestě mohl způsobit značné komplikace, nezměnil-li by směr. Nobile dokonce uvažoval, zda by nebylo lepší od pólu letět dále do Kanady a zde přistát. Malmgren však tvrdil, že se směr větru brzy změní a bude tedy lepší letět podle původního plánu zpět na Špicberky.²⁰⁾ Také ostatní důstojníci se stavěli pro návrat do Kings Bay. Přistání v Kanadě by znamenalo totiž konec expedice.

²⁰⁾ Malmgren se později generálovi přiznal, že prosazoval návrat do Kings Bay také proto, že kdyby byla vzducholod' přistála v Kanadě, nestihl by se vrátit včas, aby se zúčastnil srpnového kurzu na universitě v Uppsale.

24. května v 0:24 Italia dosáhla severního pólu. Vše pro vysazení vědců na ledě bylo připraveno, ale vítr činil jakékoli pokusy o přistání zcela nemožnými. Italia tedy ještě hodinu kroužila nad pólem a byla prováděna různá měření. Počasí se však nezměnilo. Generál tedy nařídil alespoň shodit vlajky Itálie a města Milána, sponzora výpravy. Během tohoto slavnostního obřadu také na led klesl medailon od náboženské obce ve Forlì a velký dřevěný kříž věnovaný papežem Piem XI.

V jednom z ramen kříže byla dutina, která obsahovala pergamen s tímto textem:

„Dne 31. března 1928

V okamžiku, kdy Umberto Nobile a jeho druzi nastupují ke své daleké pouti, kterou jim umožnila štědrost města Milána, předal jim Pius XI. tento kříž s přáním, aby velitel výpravy provázený jeho modlitbami při svém druhém přeletu severní točny posvětil vrcholek okrsku zemského svržením tohoto znamení našeho Spasitele.“⁽²¹⁾

Ve 2:20 vzducholod' opustila severní pól a zamířila do Kings Bay. Oproti předpovědím vítr směr nezměnil, naopak zesílil. Po 24 hodinách letu se Italia přiblížila Kings Bay jen o polovinu vzdálenosti od pólu. Na plášti se vytvořila silná námraza a také vrtule se pokryla ledem, který byl setrvačností vrhán na plášť a způsoboval zde trhliny, které bylo nutno neustále opravovat.

Vzducholod' letěla v husté mlze a směr letu udržovala jen díky radiogoniometrickému vedení z Kings Bay. Měření bohužel nebylo moc přesné a vzducholod' byla ve skutečnosti o mnoho mil východněji od předpokládané polohy.

Od sedmi hodin ráno se situace stávala kritickou. Ačkoli byly puštěny všechny motory na plné obrátky, vzducholod' se pohybovala kupředu jen velmi pomalu. V 9:25 se zaseklo výškové kormidlo v poloze dolů a vzducholod' začala prudce klesat. Byly vypnuty všechny motory a vzducholod' vlastní silou vystoupala do výšky 3000 stop, kde se nad mlhou ukázalo slunce. Kormidlo bylo rozebráno a odstraněn led, který způsobil poruchu. Vzducholod' pak opět klesla do výšky 1000 stop, aby mohla sledovat, zda se již neblíží břehy Špicberků. Vpřed ji popoháněly jen dva motory, aby se více šetřilo palivem.

V 10:25 bylo zaznamenáno silné přetížení na zádi a vzducholod' prudce klesala rychlostí 2 m/s. Generál soudil, že na zádi možná uniká plyn a nařídil Alessandrini, aby to zkontroloval. Také byly opět naplno puštěny všechny motory ve snaze zabránit klesání. Nepomohlo to, vzducholod' nyní klesala ještě rychleji. Pád se zdál nevyhnutelný.

„Měl jsem pocit, že se už nedá nic dělat. Pokus vyrovnat dynamicky vážné zatížení selhal, naopak zhoršil situaci, náraz na zemi se nedal zamezit; šlo jen o to oslabit důsledky.

Dal jsem podle toho rozkazy: zastavit motory, aby se zamezilo požáru při nárazu, a shodit přítěžový řetěz z bronzových koulí, těžký asi 400 kilogramů, který visel z přidi vzducholodi, upevněný na konopné lano, jako jediná vhodná zátěž pro tuto chvíli. Nařídil jsem Cecionimu, aby ho shodil, a postavil jsem Zappiho na jeho místo u výškového kormidla. To bylo všechno, co se mohlo udělat. Bylo to zařízeno s naprostou pohotovostí a klidem. Zatím se strašlivou rychlostí blížily ledové kry.

Viděl jsem Cecioniho, kterému se nepodařilo uvolnit řetěz, a zvolal jsem na něho: Rychle, rychle! Potom, když jsem upozoroval, že levý motor, ke kterému byl přidělen Caratti, se ještě nezastavil, vyhlédl jsem okénkem u jeho strany a co nejsilnějším hlasem, který se rozlehl v ledovém tichu, opakoval jsem rozkaz: Zastav motor! Slyšel jsem Mariana, jak křičí totéž z druhého okénka. V té chvíli jsem viděl, že loďka s motorem na zádi je několik desítek metrů od země. Vsunul jsem hlavu dovnitř.

V poslední chvíli jsem se dostal k směrovému kormidlu mezi Malmgrena a Zappiho a uviděl Malmgrena, jak pouští kormidlo a obrací se zděšeně ke mně. Uchopil jsem kolo do rukou; ale vzducholod' už na řízení neodpovídala. Viděl jsem kupy ledu, jak rostou a jak se stále víc blíží. Za chvíli nato jsme narazili. Ozval se strašný rachot. Pocítil jsem ránu do hlavy. Byl jsem jako ve svěráku, drcen. Jasně, bez nějakého pocitu bolesti, jsem si uvědomil, že se mi údy lámou. Potom něco, co se na mne řítilo odshora, mě svrhlo hlavou dolů. Instinktivně jsem zavřel oči a s naprostou jasnozřivostí a s klidem jsem si pomyslel: Všechno je u konce. Snad jsem v duchu vyslovil tato slova. Bylo 10:33 dne 25. května.“⁽²²⁾

Události po ztroskotání a záchranné akce

Na ledové kři

„Když jsem otevřel oči, shledal jsem, že ležím na ledovém balvanu, uprostřed strašlivé kry. Obrátil jsem oči k obloze. Vzducholod', na zádi skloněná, letěla pryč, doleva, unášena větrem. V místech velitelské kabiny byla strašně potrhána. Bylo vidět kusy plátina, lana, zbytky kostry. Levá strana kabiny držela pevně dál. Zahlédl jsem několik vrásek na obalu.

Na boku raněné vzducholodi bylo vidět černá písmena ITALIA. Dlouho, jakoby přivábeny, spočinuly na nich mé oči, až nakonec zmizela z dohledu pronikajíc do mlhy.

Teprve tehdy jsem pocítil, že jsem raněn. Pravá noha i ruka byly zlomeny a bolely. Byl jsem zraněn v obličeji a na temeni hlavy. V prsou jsem měl po prudkém nárazu bodavé bolesti.

Najednou jsem zaslechl hlas Marianův, který se někoho ptal: Kde je generál? Rozhlédl jsem se kolem. Nikdy jsem neviděl tak hroznou kru: beztvárovou, znetvořenou hromadu ledu, která se kupila až na okraj obzoru.

Po mé pravici, ve dvoumetrové vzdálenosti, seděl Malmgren. O něco dál Cecioni, který hlasitě naříkal. Ostatní stáli: Mariano, Běhounek, Trojani, Viglieri, Biagi. Vypadali, jako by neměli zranění. Jen Trojani měl v obličeji krvavé skvrny.

Na různých místech bylo vidět trosky, žalostné šedivé zbytky na bělostném sněhu. Předě mnou červený pruh značil směr, v němž jsme narazili. Vypadalo to jako krev vytrysklá z ohromné rány: byla to tekutina ze skleněných koulí, jimiž se kontrolovala výška vzducholodi nad pevninou.

Byl jsem klidný. Mysl byla jasná. Teď jsem pociťoval závažnost zranění a ze všeho nejvíc velkou bolest v prsou. Těžce jsem dýchal. Domníval jsem se, že mám pohmožděny vnitřní orgány. Pomyslel jsem si, že přichází vzápětí smrt.²²⁾

Vzducholod' Italia narazila na ledovou kru. Strojník Pomella, mající službu v zadní motorové kabině byl na místě mrtvý. Velitelská kabina se nárazem na led odtrhla od kýlu vzducholodi. Odlehčená vzducholod' se po nárazu opět vznesla, unášejíc sebou šest členů posádky. Nikdo už více nespatrił ani je ani jakékoli trosky vzducholodi. V mlžném polárním nebi zmizeli navždy.



Obrázek 10:

Ti, kteří zmizeli s vrakem vzducholodi

Renato Alessandrini, Ettore Arduino, Attilio Caratti, Aldo Pontremoli, Ugo Lago, Calisto Ciocca

Na ledě se mezitím pomalu vzpamatovávali muži, které zde vzducholod' zanechala. Zbylo jich tu devět: Nobile, Běhounek, Biagi, Cecioni, Malmgren, Mariano, Trojani, Viglieri a Zappi. Pomalu vstávali a volali na sebe. Jen dva zůstali ležet, Nobile a Cecioni. Generál měl zlomenou nohu a ruku, hlavní mechanik obě nohy. Ostatní proti nim vyvázli poměrně lehce: Malmgren měl zraněné rameno a Zappi žebra. Přesto se Zappi dal do ošetřování zraněných, jako jediný měl totiž

²¹⁾ Umberto Nobile: Křídla nad pólem, str. 212

²²⁾ srov s Umberto Nobile: Červený stan, str. 141 - 143

zdravotnické znalosti. Ostatní pátrali mezi troskami, zda nenaleznou něco, co by jim dalo alespoň malou naději na záchranu uprostřed ledových ker.

Dostavily se první úspěchy. Někdo našel pytel s materiálem určeným pro vysazení vědců na pólu: stan, spací pytel, pistole s náboji, signalizační pistole, zápalky, náhradní oblečení a boty. Stále byly také nacházeny roztroušené zásoby potravin, které byly uloženy v kýlu vzducholodi a při nárazu vypadly ven.

Viglieri, Trojani a Mariano pátrali po vhodné kře k postavení stanu. Musela být silná pevná. Kry do sebe totiž každou chvíli narážely, lámaly se a bortily. V ohlušujícím praskotem se mezi krami otvíraly kanály volné vody. Často zcela nečekaně, během pár okamžiků.

Místo bylo vybráno, rovná kra s plochou asi 50 metrů čtverečních. Jakmile byl stan dostavěn, byli dovnitř přeneseni Nobile a Cecioni. Byly uloženy do jednoho ze dvou spacích pytlů, které trosečníci měli. Musel však být rozříznut, aby mohl zakrýt oba zraněné.

Postavení trosečníků se zdálo beznadějně. Byli ztraceni v ledovém poli, bez pořádného vybavení, s malou zásobou potravin, se dvěma zraněnými. Nejtěžší tato situace doléhala na Malmgre-na, který cítil vinu za ztroskotání, když poradil generálovi letět zpět na Špicberky. Krátce po ztroskotání se pokusil dokonce dvakrát o sebevraždu. Nobile na to vzpomíná takto:

„Po mé pravici seděl stále na stejném místě ztichlý Malmgren... Zachmuřený zsinálý obličej, trochu oteklý následkem úrazu, vyjadřoval temné zoufalství. Jasně modré oči hleděly vytřeštěně před sebe, jako do prázdna... Mírně jsem mu řekl:

– Nedá se nic dělat, milý Malmgrene...

Pohlédl na mne a odpověděl:

– Nic, než zemřít. Podívejte, mám zlomenou ruku.

Pak najednou vstal. Nemohl udržet tělo zpríma, protože se pro zranění ramene musel sehnout.

Obrátil se ještě jednou ke mně:

– Generále, děkuji vám za tuto cestu. Ted' se jdu utopit.

A s těmito slovy odcházel.

Zastavil jsem ho:

– Ne, Malmgrene, nemáte právo to udělat. Zemřeme, až Bůh určí, aby se to stalo. Musíme čekat. Prosím, zůstaňte tady.

Nezapomenu nikdy na ten pohled, se kterým se ke mně v té chvíli obrátil. Zdálo se, že je překvapen... Na chvíli se zastavil, jako nerozhodný. Pak znovu usedl.“²³⁾

Ještě jednou toho dne se Švéd pokusil nepozorovaně zmizet z tábora, s revolverem v ruce. Tentokrát to byl kapitán Mariano, kdo rozpoznal jeho záměr a zabránil mu v sebevražedném pokusu. Vysvětlil mu, že bez jeho pomoci jako meteorologa a znalce arktických končin se zde neobejdou.

Když byl později proveden soupis nalezených potravin, zjistilo se, že mají 73 kilo pemikamu, 41 kilo čokolády, 9 kilo sušeného mléka, 3 kila másla a 3 kila cukru. Nalezl se také kus uzeného sýra, který byl určen na oběd na palubě vzducholodi, a krabice Liebigova masového výtažku, kterou si do svého batohu uložil již mrtvý Pomella. Podle rozkazu generála byly potraviny rozpočítány na denní dávky po 300 gramech – při této spotřebě by jim vystačily asi na 25 dní.

Ač se to možná nezdá, velmi těžké bylo nalézt pitnou vodu. Většina ker, které je obklopovaly, byla totiž tvořena slanou vodou. Jen nemnoho starších ker, díky vypařování a vsáknutí se soli do nižších vrstev, obsahovalo vodu bez soli. Zde se uplatnil Malmgren, který zkušeným okem dokázal takovou kru rychle najít.

Avšak ani nález stanu a potravin nezpůsobil takovou radost a naději v budoucnost jako nalezení nouzového rádia schopného přijímat i vysílat na krátkých vlnách. O kus dál se válely i náhradní baterie. Vypadalo to, že nic toho náraz nepoškodil. Z trosek vzducholodi svázaných dohromady a izolovaného drátu byl vytvořen asi čtyři metry vysoký stožár pro anténu. Biagi mezi tím propojil přijímačku s bateriemi a anténou. Zdá se, že funguje v pořádku. Za chvíli již slyší vysíla-

²³⁾ srov. s Umberto Nobile: Červený stan, str. 145

ní stanice San Paolo, krátkovlnné vysílačky v Římě. Pozornost všech je však soustředěna na vysílačku. Biagi ji po chvíli také zprovozuje a nad ledovou krou se nesou značky Morseovy abecedy, tvořící sdělení: „SOS – SOS – Italia – Nobile.“ Biagi vysílá stále dokola. Zaslechne je Città di Milano? Odpověď však stále nepřichází...

Giuseppe Biagi

Budoucí radiotelegrafista se narodil roku 1897 v Medicině, malém městečku poblíž Bologny, v rodině továrníka. Již od mládí ho lákalo moře, proto se dává k vojenskému námořnictvu. Zde také objevuje druhou věc, která ovlivnila jeho osud: rádio.

Roku 1928 se jako radiotelegrafista dostal do posádky Italie. Jeho rádio zachránilo později trosečnickům život. Samo rádio se však na palubu dostalo vlastně díky Biagiho lenosti. Běhounek o příběhu vysílačky vypráví:

„Biagi, veselý a spokojený jako vždy, připlahočil se s ní do hangáru v Kings Bay a právě ji nakládal do vzducholodi, když se objevil Mariano.

– K čemu to? tázal se, ukazuje na vysílačku.

– No, přece pro lidi, které vysadíme na pól. Kdyby vzducholod' musila odletět.

– Nesmysl! odbývá ho Mariano. Vzducholod' od nich neodletí, zůstane zakotvena. Nech to tady, je to zbytečná přítěž.

Odchází a Biagi se za ním dívá, škrábaje se rozpačitě za uchem. Tak vida, zbytečně se dřel s tím krámem! Váží to asi třicet kilo, půl hodiny to sem táhl, těžké je to jako hrom. Všechno nadarmo. Pojednou se usměje, bystře se rozhlédne a potom vstříc malou skříňku do své drobounké kabiny. V té panuje sám, nikdo do ní nevstoupí, protože by se tam ani nevešel, když je on uvnitř. A tak letěla vysílačka s nimi na pól.“⁽²⁴⁾



Obrázek II:
Giuseppe Biagi

Po ztroskotání Biagi každé dvě hodiny vysílal nouzové signály; mnoho dní nepřicházela žádná odpověď. I přesto neúnavně vysílal do éteru stále tutéž zprávu:

„SOS Italia, Nobile. Zřítily jsme se na led na 81°14' s. š. a 25°25' v. d. Dva členové výpravy mají zlomené nohy. Nemůžeme z místa, nemáme sáně.“⁽²⁵⁾

Pár dní po ztroskotání byl totiž nalezeny pomůcky pro měření zeměpisné polohy, sextant, rtuťový obzor, chronometry a potřebné tabulky. Mohla být určena poloha tábora. Trosečníci až nyní s údivem zjistili jak moc bylo nepřesné radiogoniometrické měření a kolik byli dále na východ.

²⁴⁾ František Běhounek: Trosečníci polárního moře, str. 23

²⁵⁾ Umberto: Nobile: Křídla nad pólem, str. 225

Však také Città di Milano hlásí:

„Soudíme, že jste ztroskotali poblíž severních břehů Špicberků, mezi 15. a 20. poledníkem na východ od Greenwiche. Důvěřujte nám. Organizujeme pomocnou výpravu.“⁽²⁶⁾

Trosečníci ji slyší, avšak Città di Milano je ne. Měli sice vysílat na dlouhé vlně 900 metrů, ale i na palubě Città je známo, že mají s sebou nouzovou krátkovlnnou vysílačku schopnou vysílat na vlně 33 metrů. Città však se však spíše než poslouchání na krátké vlně věnuje vysílání zpráv do Říma a pro noviny. Někdy je slyšet jen velmi špatně nebo vůbec. Zato San Paolo slyší trosečníci jasně. Biagi tedy přidává na konec každé zprávy: *„Odpovězte via IDO 32.“⁽²⁷⁾*

Později, když se v blízkosti tábora objevují obrysy ostrova Foynu, přidává ke zprávě další dovětek: *„Ostrov Foyn circa 30 mil od tábora.“*

Jaké však byly další osudy Biagiho po návratu do vlasti? Mnoho let ještě působil v italském námořnictvu, kde podával vždy velmi dobré výkony. Mezi lidmi byl velmi oblíben, zvláště u radioamatérů, jejichž italský klub mu v roce 1929 předal zlatou medaili, speciálně pro ten účel raženou, jako vyjádření úcty nad jeho výkonem, který podal v mrazivé pustině.

Zemřel v roce 1965 v Římě.

Všední život na kře a návštěva medvěda

Každý den byl stejný jako ostatní, ale právě tak i stejně nebezpečný. Bylo třeba držet pravidelné hlídky a kontrolovat pohyb ledů. Pokud se v těsné blízkosti stanu otevřel nový vodní kanál, bylo nutné okamžitě stan přestěhovat na bezpečnější místo, než zmizí v ledových vodách. Aby byl stan snáze vidět při přeletu letadlem, byly jeho stěny natřeny červenou barvou z signálních koulí, které byly za letu používány pro určení výšky. A tak tento bídný příbytek vstoupil do historie pod názvem červený stan.



Obrázek 12:
Červený stan a stožár antény

Biagi stále vysílal signály SOS. Běhounek se věnoval vědeckým pozorováním za pomoci těch přístrojů, které našel nepoškozené. Občas i v žertu prohodil, že mu zde v pozorování nepřekáží žádné paprsky, které vyzařuje jakákoli pevnina, a má vlastně ideální podmínky.⁽²⁸⁾

Vítaným přetržením jednotvárnosti dne bylo vydávání potravinových přiděľů. Trojani a Cecioni sestrojili ze starých plechovek a jiného materiálu jednoduchá kamínka, na kterých bylo možné rozehrát led a pemikam a vytvořit tak teplou polévku.

Všichni však pociťovali nedostatek pořádných bot, ty zmizely s vrakem vzducholodi. A boty,

³⁶⁾ podle Františka Běhouneka, Trosečníci polárního moře

³⁷⁾ IDO byla radiotelegrafická značka San Paola a číslo 32 označovalo délku vln.

³⁸⁾ podle Františka Běhouneka: Trosečníci polárního moře, str. 85

kteřé jim zůstaly, měly jen tenkou podrážku, kterou rozřezávaly ostré ledové hrany. Našly se jen jediné pevné boty, a ty měl Biagi, protože musel často chodit ven k vysílačce.

Jednoho dne zrovna Zappi s Marianem určovali polohu stanu, když spatřili v blízkosti stanu medvěda. Malmgren okamžitě požádal generála o pistoli a náboje, aby medvěda zastřelil. Pomalu se plížil k medvědovi, následován ostatními. Každý byl nějak vyzbrojen, někdo sekýrkou, jiný jen ocelovou trubkou. Vtom zazněly dvě rány rychle po sobě. Raněný medvěd se chvíli v křečích převaloval a pak znehybněl. Všichni se k němu nadšeně vrhli. Nyní měli dvě stě kilogramů čerstvého masa a vše se najednou jevilo v lepším světle.

Odchod tří

Již pět dní zůstává radiové volání trosečníků bez odezvy. Devět trosečníků se mačká v malém stanu, určeném pro tři osoby, spolu s rádiem, které přikázal generál dát také dovnitř, aby jeho baterie netrpěla tolik chladem. Rádio ale mlčí nebo přináší jen bezvýznamné zprávy. Biagi a ani generál neztrácí v rádio důvěru, věří, že je jednou někdo konečně zaslechne. Nezbývá než čekat. Jiný názor na to má Zappi, jeden z Nobilových zástupců. Čekat nemá smysl. Jeho opakované měření polohy ho znepokojuje, kra je každým dnem nesena na jihovýchod, dál od břehů Špicberků. A jak se bude blížit k jihu, bude stále více tát. V tomto mu dává za pravdu i Malmgren. Ledy v této oblasti skutečně plují tímto směrem.

Tu přichází Zappi, Malmgren a Mariano se svým návrhem. Jedinou možností záchrany je vydat se k pevnině a pokusit se buď dojít do Kings Bay nebo zkontaktovat záchrannou výpravu, která je podle zpráv z Città bude hledat o deset stupňů západněji. Vyslána by měla být jen malá skupina mužů, která bude moci rychle postupovat, nezdržována dvěma zraněnými, jejichž transport by byl velmi obtížný. Nejlepší bylo, aby šli tři důstojníci a Malmgren, jakožto znalec polárního ledu. Generál zprvu nechce o odchodu ani slyšet, není přeci možné opustit zraněné, jen ať všichni zůstanou společně, a třeba i společně zemřou, nepřijde-li pomoc. Debata se však postupně přiostruje a tak, zčásti i pro klid v malém táboře na kře, nakonec svoluje. Jeho podmínkou však je, aby v táboře zůstal alespoň jeden z důstojníků, který bude moci určovat zeměpisnou polohu. Je dohodnuto, že na cestu se vydá trojice, která s návrhem přišla: Zappi, Malmgren a Mariano. Když dorazí do cíle, Malmgren bude schopen vypočítat, kam se za tu dobu posunula kra s trosečníky a bude se moci zorganizovat záchranná výprava, která dostane do bezpečí i ostatní, včetně obou zraněných.

Zappi a Mariano se šli připravit na cestu a Malmgren s generálem osaměl:

„Přerušil jsem ticho sám a požádal jsem ho, aby mi upřímně řekl svůj názor na osud těch, kteří odcházejí a kteří zůstávají.“

– Vůbec nevědí, řekl o obou, kteří vyšli, jak těžký a nebezpečný je pochod po ledových krách.

A jako zamyšleně dodal: Před několika lety se jedna německá výprava, třebaže byla dokonale vybavena, úplně ztratila.

– A co my?

– Vás proud zanesl na východ.

Přestal na chvíli a potom tlumeněji, jako bych ho poslouchal jen sám, pronesl:

Obě skupiny zemřou. Řekl ta slova se stejným klidem, s jakým jsem je poslouchal.“⁽³⁹⁾

Když se trojice mužů chystala opustit tábor, připadali si ti, kteří zůstávali, jako odsouzenci na smrt. Chvatně psali dopisy, které mají být předány jejich rodinám a drahým, kdyby se už nikdy nevrátili. O kolik mají ti tři větší naději na záchranu. Jistě ty dopisy doručí. Biagi napjatou situaci nezvládá a prohlašuje, že odchází taky. Proti tomu se rozhodně staví Malmgren:

„Nemohl bych se vrátit do Švédska a říci, že jsem tady zanechal bez jakékoli pomoci vedoucího výpravy a dalšího zraněného. To by nebylo hodné ušlechtilého člověka. Rozhodně ne. Jestliže odejde Biagi, já zůstávám. On představuje jedinou naději, kterou máte.“⁽³⁹⁾

³⁹⁾ srov s Umberto Nobile: Červený stan, str. 161 – 163

Biagi chvíli váhá, uvědomuje si závažnost rozhodnutí. Nakonec zvítězí pocit pro povinnost:

*„Pane generále, odpusťte mi, byla to chvilka slabosti. Neodejdu. Mohl byste mě potřebovat kvůli rádiu.“*⁴⁰⁾

Poslední pozdravy, stisky rukou a chvatné loučení. Výprava tří opouští červený stan. Jejich pochod je dlouho sledován těmi, kteří zde zůstali. Nakonec však za i tři černé tečky zmizí za obzorem a krajina je opět neporušené bílá kam až oko dohlédne.

Finn Malmgren

Švédský meteorolog a asistent na uppsalské universitě se narodil roku 1895 v Gotěborgu. Po vystudování uppsalské university působil krátce v několika meteorologických ústavech, ale nakonec přijímá místo na universitě jako asistent.

V letech 1922 – 1925 se zúčastnil arktické expedice na lodi Maud vedené R. Amundsenem a H. Sverdrupem. Rok nato se jako meteorolog byl členem výpravy Norge a s ní i přeletěl severní pól. V roce 1928 se jako jeden ze dvou cizinců připojil k italské výpravě. Při havárii vzducholodi utrpěl poranění ramena a zřejmě i ledvin, což se mělo projevit až později. Přes svá zranění se však rozhodl společně s italskými důstojníky opustit červený stan a vydat se hledat pomoc. Jedním z hlavních důvodů tohoto rozhodnutí bylo, že jako jediný z nich měl zkušenosti s Arktidou a jejím klimatem.



Obrázek 13:
Finn Malmgren

Okolnosti jeho smrti zůstaly nevyjasněné. Pravděpodobně se jeví verze uváděná Zappim, že se buď pro nějaká vnitřní zranění nebo z celkové únavy náročného pochodu někdy kolem 15. června zhroutil a požádal své společníky, aby ho opustili, protože by je při cestě zbytečně zdržoval. Zappi a Mariano byly pak skutečně zachráněni. Již krátce potom se však vyskytly teorie, že se stal obětí vraždy a kanibalismu ze strany Italů.

⁴⁰⁾ Umberto Nobile: Červený stan, str. 164

Zahájení záchranných akcí

Poslední zprávu z Itálie dostala Città di Milano dopoledne 25. května. Od té doby bylo ticho. Začalo se uvažovat, co se se s vzducholodí stalo. Soudilo se, že nejspíše musela nouzově přistát či havarovat někde poblíž Severního mysu u Severovýchodní země. Kapitán Città di Milano Romagna byl přesvědčen, že při nehodě musel zahynout i radiotelegrafista, protože v předpokládaném okamžiku ztroskotání nebyla zachycena žádná zpráva SOS. Proto se ani později Città nevěnovala naslouchání a raději vysílala zprávy pro San Paolo v Římě a soukromé zprávy pro rodiny námořníků.

Jedinou výjimku tvořil radiotelegrafista Ettore Pedretti, člen posádky Itálie, který s ní letěl k Severní zemi, ale letu na pól se neúčastnil. Ten, vědom si toho, že na palubě byla nouzová krátkovlnná vysílačka, která se možná při nehodě nemusela poškodit, snažil se zachytit volání trosečníků. Později o tom vyprávěl:

„Večer 29. května jsem měl službu u vysílačky na Città di Milano a prozkoumával jsem přijímačkou vhodné pásmo kolem 33 metrů, když jsem asi v 17:35 zaslechl slovo Italia. Trhl jsem sebou a chytl jsem za rameno kapitána Baccaraniho, který seděl vedle mne, a křičel jsem:

– To volá Italia!

– Piš, piš! řekl mi a já zapsal do zápisu slova, která jsem právě vyslechl:

Odpovězte via IDO 32.

Slovo Italia, které jsem zaslechl předtím, jsem nezapsal. Kapitán Baccarani chvíli váhal a potom řekl: To stanice Mogadišo volá San Paolo.“⁴¹⁾

Jak se později ukázalo, Pedretti skutečně zachytil začátek a konec volání Itálie. Na palubě Città tomu však nikdo nepřikládal pozornost, a tak tato informace zapadla.

Ačkoliv se Itálie stavěla ke zmizení vzducholodi spíše lhostejně, nebylo tomu tak v případě ostatních států. Z Norska bylo vypraveno několik lodí a dvě malá letadla typu pilotovaná letci Riiserem-Larsenem a Lützovem-Holmem, která měla pátrat po trosečnících v oblasti Severního mysu.

Sovětský svaz nabízel Itálii zapůjčení jednoho ze svých ledoborců, aby se s jeho pomocí mohla trosečníkům přiblížit. I přesto, že byla nabídka italskou stranou odmítnuta, byl v SSSR ustaven „Komitét pro záchranu vzducholodi Italia“, který se okamžitě pustil po přípravě záchranných akcí. Ačkoliv roční doba ještě nebyla vhodná pro plavbu a led byl příliš silný, byl vydán rozkaz v co nejkratší době vypravit ledoborce Malygin a Sedov. Stejný rozkaz přišel i ohledně ledoborce Krasin, který byl v té době na opravě v loděnicích v Petrohradě. Krasin byl v té době největším ledoborcem v Evropě. Jeho posádku tvořilo 136 mužů v čele s kapitánem Karlem Eggim. Vedením výpravy byl pověřen sovětský polární badatel Rudolf Samojlovič. Za 4 dny, 7 hodin a 48 minut od vydání rozkazu byly dokončeny opravy, naloděna posádka, včetně vybavení a zásob na několik měsíců, Krasin opustil Petrohrad a vyplul směrem do Kings Bay. Tehdejší noviny o tom psaly, že „*tak rychle mohou vyplout jedině šilenci nebo bolševici.*“

Aby nezůstala pozadu, začala nakonec i Itálie organizovat záchranné výpravy, přestože vlastně nikdo nevěděl, kde trosečníky hledat a mnozí na palubě Città ani nevěřili, že by mohl někdo z posádky Itálie být naživu. Byla vyslána skupina italských alpinů⁴²⁾ vedená Norským lovcem Kremerem, která měla za úkol prozkoumat pobřeží Severovýchodní země, kde se počítalo, že Italia nejspíše ztroskotala. Vyslány byly lodě Hobby a Braganza, aby se pokusily doplout co nejdále na sever a od místních lovců se snažili získat informace o trosečnících. V Itálii se začala připravovat k odletu také letadla.⁴³⁾

Zásadní změna organizací pátrání nastala na začátku června. Roznesla se totiž zpráva, že ruský radioamatér zachytil nouzový signál trosečníků z Itálie.

⁴¹⁾ Umberto Nobile: Křídla nad pólem, str. 227

⁴²⁾ Vojáci italské armády vycvičení pro válčení v horách.

⁴³⁾ Podrobný seznam všech záchranných výprav je v kapitole Zúčastněné státy.

Nikolaj Šmidt

Člověk, který první zachytil SOS od posádky Italie byl mladý Rus, narozený roku 1906 v Kyjevě. Později se přestěhoval do vesnice Vosnessenie Wochma, v Archangelské provincii. Byl nadšený radioamatér, a proto si ji již osmnácti vybudoval krátkovlnný přijímač, který také představoval jedno z mála spojení z vesničky se světem. Na živobytí si Šmidt přivydělával jako promítač v místním kině.

Událost, která změnila jeho život se odehrála 2. června 1928 v noci. Zachytil rádiovou zprávu tohoto znění: „*ITALIA – NOBILE – FRANZ JOSEF*⁴⁴⁾ – *SOS – SOS – TERRA TENGO – EH – H*“⁴⁵⁾. Zprvu tomu nemohl uvěřit, a proto zkontaktoval svého přítele M. Smirnova, společně následující den zachytili další zprávu z Italie. Nyní již Šmidt neváhal a informoval ruskou Společnost přátel rádia, která zprávu předala Komitétu pro záchranu vzducholodi Italia. Vzápětí byl uvědoměn italský konzul Spano, který zprávu předal ministerstvu zahraničí. To záležitost odevzdalo podtajemníku válečného námořnictva Siriannimu. Od něj se tuto zprávu dozvěděla Nobilova manželka a další a další. Zpráva o zachycení zprávy trosečníků se rozletěla do světa.

6. června o ní informovalo San Paolo, a tak se tato zpráva donesla k trosečníkům a během několika dní se jim podařilo spojit i s Città di Milano.



Obrázek 14:
Nikolaj Šmidt

Šmidt a Smirnov pak získali zaměstnání ve státním centru pro komunikace na krátkých vlnách v Taškentu, předtím krátce pracovali na různých institucích v Moskvě. Zde také na podzim 1928 obdržel Šmidt při představení ve Velkém divadle, konaném na počest ledoborce Krasin, od italského velvyslance jako výraz díky zlaté hodinky.

V Taškentu působil Šmidt do roku 1933, kdy se Smirnov odstěhoval do Tbilisi, Šmidt krátce na to odchází do Alma Aty, kde se opět věnuje vysílání na krátkých vlnách. Zde ho také zastihla válka, v jejíž bojích našel roku 1942 ve věku 36 let smrt.

Roald Amundsen

Jméno Roalda Amundsena je dostatečně známo. Slavný norský polárník se narodil roku 1872 v Borge v rodině kapitána lodí. Jeho matka si přála, aby se stal lékařem. Toho se Amundsen držel až do její smrti. Pak mu nic nebránilo vydat se na moře, kam ho to lákalo. Velmi ho také zaujaly polární výzkumy jeho krajana Fridtjofa Nansena.

S polárními kraji se Amundsen poprvé setkává při plavbě lodi Belgica do Antarktidy, které se zúčastnil jako kormidelník. V letech 1903 – 1906 objevil a poprvé proplul Severozápadním průjez-

⁴⁴⁾ František Běhounek: Trosečníci polárního moře, str. 89

⁴⁵⁾ Šmidt špatně rozluštil slova „Foyr circa“, která interpretoval jako „Franz Josef“.

dem, tedy cestou z Grónska podél pobřeží Severní Ameriky. V prosinci 1911 stanul jako první člověk na jižním pólu. S lodí Maud podniká v letech 1918 – 1925 plavbu neprobádanými končinami Arktidy. Poté se dvakrát pokouší marně dosáhnout severního póle letadlem. Roku 1926 uskutečňuje společně s Nobilem úspěšný přelet severního pólu ve vzducholodi. Po tomto letu však vznikly mezi ním a Nobilem velké rozpory na to, jak byla výprava vedena. Ve své životopise⁴⁶⁾ vydaném v roce 1927 útočí Amundsen na Nobila těmi nejprudšími slovy.⁴⁷⁾



Obrázek 15:
Roald Amundsen

Amundsenova zpráva o ztroskotání Itálie zastihla na slavnostní večeři v Oslu, která se konala na počest letců Wilkinse a Eielsona, kteří krátce předtím podařilo přeletět v letadle z Aljašky na Špicberky. Na otázku, zda se chystá vyrazit na pomoc trosečníkům, odpověděl, že je ihned připraven vydat se na cestu.

Jeho spor s Nobilem byl velmi známý a tak měli noviny o čem psát a vyzdvihovat Amundsenovo šlechetné rozhodnutí pomoci svému soupeři. New York Evening Sun uvedl: „*Je to Amundsenova zásluha, že zapomněl na veškeré rozhořčení, které kdy choval vůči Nobilemu, a statečně se vynasnažil pomoci svému někdejšímu kolegovi.*“⁴⁸⁾

Sám Amundsen v rozhovoru pro italský deník Corriere della Sera řekl:

*„Musí se jednat rychle. Jenom ten, kdo jako já byl tři týdny uvězněn na kře, může pochopit, jaké to je, a že pomoc v takovém případě není nikdy dost rychlá. Existuje něco jako pocit solidarity, který svazuje všechny lidi, ale zejména ty, kdo nasazují život pro věc vědy. Před tímto pocitem musí naše osobní hořkost zmizet. Ať už cokoli kalilo moje vztahy ke generálu Nobilemu, je to dávno zapomenuto. Dnes vidím jen jedno: Nobile a jeho druhové jsou v nebezpečí a je třeba udělat všechno, co je v lidských silách, abychom je zachránili.“*⁴⁹⁾

Rozhodnout se k uskutečnění výpravy byla jedna věc, ale sehnat peníze druhá. Italská vláda si ce souhlasila s podporou norské akce, avšak nepřála si, aby v jejích čele stál Amundsen, právě kvůli jeho sporu s Nobilem. Do čela záchranné výpravy byl tedy postaven letec Riiser-Larsen. Amundsen se však tímto nedal odradit a okamžitě telegrafoval do USA L. Ellsworthovi⁵⁰⁾, svému příteli a sponzorovi, s žádostí, zda by se na připravované výpravě nechtěl finančně podílet. Zároveň řekl norskému letci Dietrichsonovi, se kterým již podnikl několik výprav, aby se podíval po vhodném letadle, které by šlo k letu do Arktidy použít. Ellsworth však nabídl tak málo peněz, že by pokryly jen ne-

⁴⁶⁾ Česky vyšel roku 1930 pod názvem Amundsen objevitel.

⁴⁷⁾ Nobile uvádí výčet některých výrazů v knize Červený stan na str. 99

⁴⁸⁾ Wilbur Cross: Ztroskotání na pólu, str. 100

⁴⁹⁾ Umberto Nobile: Křídla nad pólem, str. 244

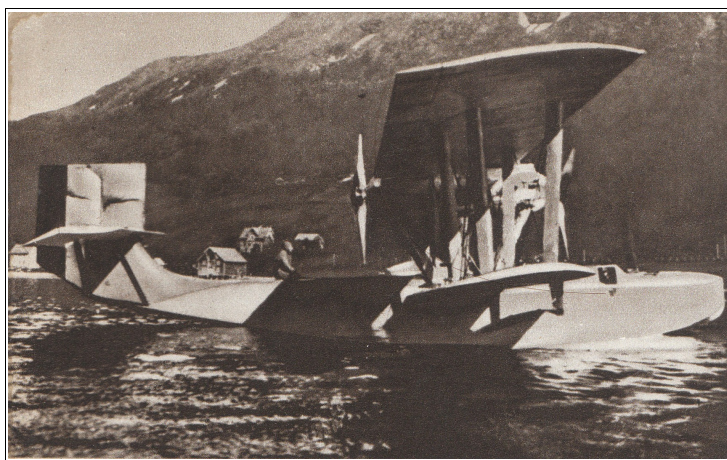
⁵⁰⁾ Ellsworth se účastnil a financoval Amundsenovy pokusy dosáhnout pólu letadlem a let vzducholodi Norge.

celou čtvrtinu výpravy, byť by se šetřilo sebevíc.

Když už to vypadalo, že se Amundsen bude muset svého plánu na záchrannou výpravu vzdát, přišla nabídka z Francie. Francouzské letectvo mu bylo ochotné zapůjčit letoun Latham 47, nový typ letadla, který při všech dosavadních testováních dosahoval vynikajících výsledků. Sice svojí konstrukcí nebyl na létání v Arktidě úplně nejlepší, nicméně Amundsen souhlasil a byl rád, že z plánované záchranné akce nesejde.

17. června dorazil Latham z Francie do norského Bergenu, kde se na palubu ke čtyřem francouzským členům posádky připojil Amundsen a Dietrichson. Odtud pokračovali do Tromsø. Zde se setkali s italskými, švédskými a finskými letci, avšak odmítli nabídku, aby všichni pokračovali do Kings Bay společně.

V Tromsø se tak Latham zdržel jen krátce. Hned, jak byla meteorologická předpověď pro let trochu příznivá, odstartoval. O tom, kam měl Amundsen zaměřeno se vedou dohady. Podle některých mířil do Kings Bay, aby odtud organizoval záchrannou výpravu, jiní tvrdí, že chtěl nejdříve pátrat po vraku vzducholodi.



Obrázek 16:
Latham 47

V oblasti Medvědího ostrova, tedy na půli cesty mezi Tromsø a Špicberky, se však Latham dostal do mlhy a krátce na to se i přerušilo rádiové spojení s Tromsø. Roalda Amundsena ani jeho společníky už nikdo více nespasil.

Zmizení Amundsena bylo další polární tragédií, která přišla krátce po katastrofě Itálie. Část lodí a letadel, která se původně vydala pátrat po troskách Itálie, se nyní pustila do hledání Amundsena. Leč všechny snahy byly marné. Později moře vyplavilo část trosk letadla, podle kterých šlo usoudit, že se letadlo pokusilo neúspěšně nouzově přistát.

A tak se Amundsenův pokus o záchranu Nobila, přes všechny vzájemné rozpory, stal ušlechtilou tečkou za životem tohoto velkého polárního badatele a pokořitele jižního pólu.⁵¹⁾

⁵¹⁾ Jiný a zajímavý pohled na Amundsenův život a smrt přináší kniha Kåre Holta „Kdo dřív,“ která vypráví především o Amundsenově závodu o jižní pól s R. F. Scottem v letech 1911 – 1912.

Letadla nad červeným stanem

Vše se zdálo obracet k lepšímu. Byla známa poloha červeného stanu a trosečníci udržovali rádiové spojení s Kings Bay. Všechny dosavadní úspěchy kalila jen zpráva o zmizení Amundsen a také obavy o osud výpravy tří, o níž od jejího odchodu nebyly žádné zprávy.

Kapitán Romagna se jen těžko zbavoval přesvědčení, že radiotelegrafista Itálie ztroskotání nepřežil, žádal proto matriční číslo Biagiho, aby si byl jistý, že nejde o podvrh. Vzápětí mu přišla od trosečníků odpověď:

„Potvrzujeme délku 28 stupňů na východ a šířku 80 stupňů 30 minut na sever. Giuseppe Biagi číslo 86 891. Přijímáme jen krátké vlně. Jsme na packu bez saní, s dvěma raněnými. Vzducholod' ztracena jinde, na východ.“⁵²⁾

Že spojení s Città di Milano nebylo vždy snadné, dokazuje Nobilova zpráva odeslaná o pár dní později:

„Jediné spojení za den nás nutí plýtvat energií, ježto slyšíme jak my vás, tak vy nás špatně nebo vůbec ne, jako v posledních třech dnech. Když nás voláte, musíte nás také poslouchat, poněvadž se může snadno stát, že budeme mít pro vás důležité zprávy. Již po celé tři dny se nám nepodařilo sdělit vám své souřadnice, protože tak tvrdošíjně lpíte na dvacáté hodině pětapadesáti minutách, kdy není obvykle nic slyšet. Opakuje se pak totéž, co ve dnech od 28. května do 8. června, kdy jsme vyplývali spoustu energie v bezúspěšném volání. Prosíme vás znovu, abyste naslouchali naší stanici pokaždé aspoň deset minut po tom, co sami voláte. Tak vám budeme moci sdělit svoji polohu a jiné naléhavé zprávy, nepodaří-li se nám je sdělit dříve. Naše dnešní poloha je 80 stupňů 34 minut a 27 stupňů 24 minut. Po tři dny už je zde počasí nádherné a klidné, rozhled velmi dobrý. Takové podmínky se nebudou hned tak opakovat. Bylo by záhodno jich využít a shodit nám nejnutnější věci, o které jsme žádali. Především gumové čluny, potraviny, boty a zbraně. Naše postavení je stále nebezpečné. Nobile“⁵³⁾

Krátce po přijmutí této zprávy vzlétá z Kings Bay Riiser-Larsen, však obrací se ke zpáteční cestě asi tři kilometry od červeného stanu, aniž by ho spatřil. Štěstí mu nepřeje ani o dva dny později, kdy vrací s dalším norským letcem Riiserem-Larsenem.

Ani italský letec Maddalena, který vzlétl dva dny po návratu norských letců, neslavil napoprvé úspěch. Nalézt malý stan uprostřed ledových ker, i když byla známa jeho poloha, byl velmi těžký úkol. Den za to vzlétá Maddalena znova a na palubě letadla má nainstalované rádio. A tak ho Biagi naviguje až ke stanu. Přesto je velice těžké, vzhledem k rychlosti letadla, stan nepřeletět a skodit na správné místo zásoby. Maddalenovi se to daří až na několikátý pokus. I tak se některé věci, zejména akumulátory k rádiu a pušky, pádem poškodí a jsou nepoužitelné. Jiné balíčky zmizí ve vodních kanálech.

Ještě toho dne přelétají nad táborem tři švédská letadla, která však mají za cíl pátrání po vraku vzducholodi a Amundsenovi. Červený stan objevují náhodou

O dva dny později se vrací Maddalena, společně s italským letcem Penzem s novými zásobami. Také Švédové shazují na táborem balíčky na červených padáčcích a také zprávu:

„Od švédské výpravy. Naleznete-li přistávací pole vhodné pro letadlo s lyžemi (délka nejméně 250 metrů), označte je rudými padáky, rozloženými ve tvaru T proti větru. Tornberg“⁵⁴⁾. “⁵⁵⁾

Vhodná kra, vzdálená asi 150 metrů od tábora je označena podle švédských pokynů. Následujícího dne opět nad táborem zazní letecké motory – přilétá hydroplán a letadlo s lyžemi. To se postupně snáší ke kře, až konečně přistane. Jeho pilotem byl švédský letec Einar Lundborg.

⁵²⁾ František Běhounek: Trosečníci polárního moře, str. 93

⁵³⁾ Tamtéž, str. 112

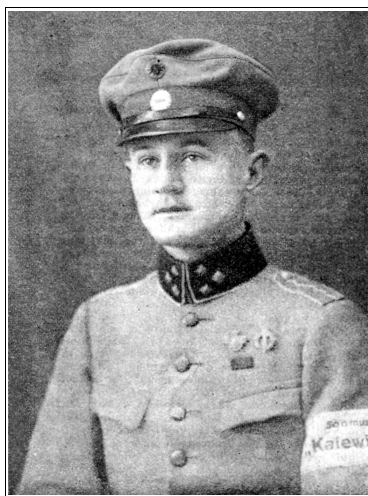
⁵⁴⁾ Velel švédské výpravě.

⁵⁵⁾ Tamtéž, str. 159

Einar Lundborg

Cesta Einara Lundborga ke švédskému letectvu nebyla přímá. Ač Švéd, narodil se roku 1896 v Kalkatě jako syn misionáře. Za studiemi však odjel do Švédska. Poté se účastnil mnoha válek pod vlajkou různých států. Bojoval ve finské občanské válce, v estonské válce za nezávislost, byl držitelem mnoha německých, ruských, estonských a finských válečných vyznamenání. V roce 1925 se konečně stává pilotem ve švédské armádě.

Znám je pro své přistání na ledové kře a záchranu generála Nobila, kterého přemluvil, aby s ním odletěl první a pomáhal tak koordinovat záchranné akce. Sám Nobile chtěl nejdříve poslat do bezpečí zraněného Cecioniho, po něm Běhounka, Trojaniho a Viglieriho, pak teprve sebe, ač byl zraněný. Poslední měl letět Biagi, protože jako jediný dovedl obsluhovat rádio a tím i podávat informace o své poloze. Když i ostatní trosečníci projevíli názor, že by měl generál letět první, Nobile svolil a předal na několik následujících hodin vedení tábora na kře Viglierimu. Lundborg generálovi slíbil, že zachrání i ostatní jak nejdříve to bude možné.



Obrázek 17:
Einar Lundborg

Druhý let k ledové kře však nedopadl tak šťastně. Při přistávacím manévru Lundborg havaroval. Nehodu sice přežil, avšak letadlo bylo poškozeno a neschopno dalšího letu. Stal se tedy sám trosečníkem. Svoji havarii popisuje takto:

„Už jsem viděl i stan i kouř, který stoupal mezi ledovci. Řekl jsem si, že se snesu a obrátím letadlo proti větru, který změnit směr. Vtom začal motor opět vynechávat. Zalekl jsem se.

Stůj co stůj jsem musel přistát tady, na ploše, na kterou jsem poprvé tak šťastně dosedl: byla to jediná možnost záchrany. Při klesání jsem se snažil přimět motor k pravidelnému chodu, ale marně. Klouzavým letem jsem se snášel ke kratší straně plochy. Byl jsem nucen přistát s větrem v boku. Zatímco jsem se blížil k zemi, vyvstala přede mnou náhle vysoká ledová bariéra. Fokker se dotkl země a začal klouzat po sněhu. Nadskočil na hrbolech, lyže se zabořily do sněhu zpola roztáleného silným slunečním zářením. Bylo 4:30 24. června... Cítil jsem, jak se lyže, zejména pár vpravo, boří hluboko do sněhu, ocas se nadzvedl a nos letadla se začal naklánět...

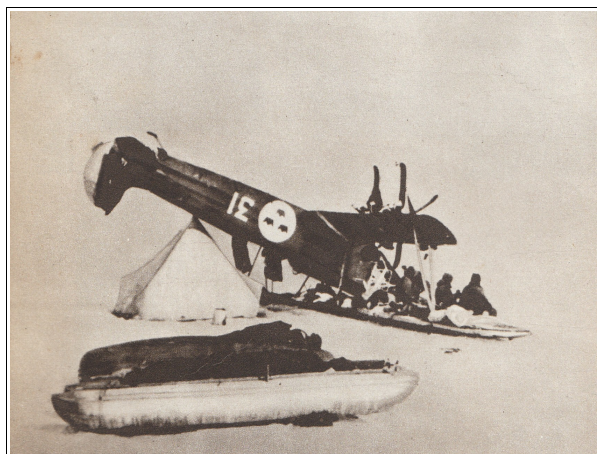
Než jsem se nadál, zjistil jsem, že visím hlavou dolů v řemení, které mě poutalo k sedadlu. Rozvázal jsem je a sklouzl na zem. Tekla mi krev z nosu, ale trocha sněhu krvácení zastavila. Jinak jsem vůbec nebyl raněný.

How did I feel? Jak mi bylo? Myslím, že jsem byl spíš rozzlobený, než zoufalý.

Viglieri ke mně přiběhl, mlčky mě objal a políbil na obě tváře, nepolitoval mě ani slovem: ale plakal, a v jeho slzách bylo nejen zklamání nad ztracenou nadějí na brzké vyproštění, ale i soucit s tvrdým losem, který mě postihl. Objevil se také Běhounek, vzal mě za ruce a zeptal se, jestli se mi nic nestalo.

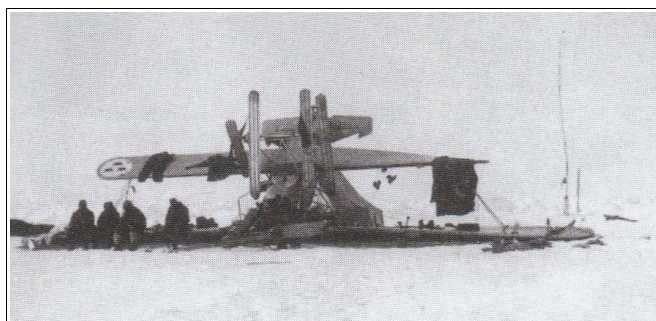
Nad námi kroužila Jacobssonova hansa v kruzích stále menších. Odstoupil jsem kousek od

převráceného letadla, aby mě bylo líp vidět, a zamával jsem rukama nad hlavou, abych ukázal, že jsem nezraněný. Rosenwärd mi signalizoval: Rozumíme. A hansa se obrátila k západu. Pár minut na to zmizela z dohledu.“⁵⁶⁾



Obrázek 18:

Stan postavený pod Lundborgovým letadlem



Obrázek 19:

Sušení prádla na křídlech letadla

Zachráněn byl o deset dní později švédským letcem Schybergem s letadlem anglické výroby typu Moth. Schyberg sice sliboval, že se vrátí i pro ostatní, ale stav přístávací kry byl již velmi špatný a nakonec se rozhodl, že nebude více riskovat a spokojil se záchranou svého krajana. Lundborgova nehoda odradila od pokusů o přistání na kře i ostatní piloty.

O tři roky později se však jiná nehoda letecká nehoda stala Lundborgovi osudnou, zemřel při havárii během zkušebního letu letadla Jaktfalken v Malmslätu v roce 1931.



Obrázek 20:

Červený stan při pohledu z letadla

Okamžiky zklamání a beznaděje

Nobile se stal po svém návratu na Città di Milano de facto vězněm a nebylo mu umožněno se jakkoli spojit s trosečníky ani se podílet na organizování záchranných výprav. Italské vedení mu vytýkalo, že opustil své muže a vrátil se na základnu první. Bylo to dáváno do souvislosti s příslovím o kapitánovi, který má potápějící se loď opustit jako poslední.

Ani na ledové kře nebyla nálada o nic lepší. Lundborgovo ztroskotání a tím i ztráta vidiny rychlé záchrany silně podlamovaly duševní stav trosečníků. Sám Lundborg svou přítomností situaci příliš nezlepšil, spíše naopak, jak je vidět v úryvku z jeho knihy:

⁵⁶⁾ Einar Lunborg: The Arctic Rescue In Umberto Nobile: Křídla nad pólem, str. 295

„V pět hodin následujícího dne 5. července jsme byli mimořádně blízko mysu Leigh Smith a Velkého ostrova. Odhadoval jsem, že vzdálenost nepřesahuje šesti anglických mil. Vítr byl stále velmi silný, ale Severovýchodní země a Velký ostrov zastavily pohyb ker, takže nyní jsme postupovali k pobřeží jen velmi nepatrně... Prohlásil jsem, že povinností každého je postarat se vlastním přičiněním o svou spásu. Nemůžeme přihlížet se zkříženými nohama, jak se nás druzí s nasazením života snaží zachránit. Běhounek řekl, že Viglieri, jakožto velitel tábora, by měl řádně zorganizovat pochod na pevninu a ne jen tvrdit, že kdo chce, může jít.

Viglieri považoval Běhounekovu kritiku za insubordinaci a Běhounek zas opáčil, že tady daleko na severu není na místě dovolávat se vojenských pravidel a regulí, zatímco nás šest bojuje o holý život.“⁵⁷⁾

Z textu je patrné Lundborgovo rozčilení nad tím, že se trosečníci ani Itálie nepokoušejí o záchranu v takovém měřítku, jak by si představoval, a spoléhají na cizí státy. Jak již bylo řečeno, Lundborg byl později švédskými letci zachráněn, ale ledové podmínky se již velmi zhoršily a neumožňovali další bezpečné přistání.

Jedinou nadějí tak zůstával ledoborec Krasin, který si pomalu razil ledem cestu k červenému státu. Ten však při své plavbě na sever narazil na velmi silný led a poškodil si jeden lodních šroubů. Také zásoba jeho paliva se s ohledem na těžké podmínky velmi tenčila. Uvažovalo se o návratu zpět do Kings Bay a o novém zahájení pátrání až po nutných opravách.

Na palubě Krasina bylo však i letadlo, a tak se ve chvílích, kdy nebyla možná plavba, mohli Rusové věnovat alespoň pátrání z paluby letadla.

Boris Čuchnovskij

Tento sovětský polární letec se narodil v roce 1898 v Petrohradě. Po vystudování pilotní školy začal podnikat arktické lety v rámci různých vědeckých expedic. V roce 1928 byl pilotem letadla, které bylo na palubě ledoborce Krasin.



Obrázek 21:
Boris Čuchnovskij

Při jednom ze svých letů spatřil na ledu tři pohyblivé postavy. Okamžitě telegrafoval Krasinu, že skupina tří byla nalezena a udal jejich polohu. Sám také obrátil letadlo zpět, ale hustá mlha mu znemožnila přiblížit se ke Krasinu. Vzhledem k nedostatku benzínu se pokusil o nouzové přistání, při němž se letadlo poškodilo, i když posádka zůstala nezraněna. Čuchnovskij ve svých zprávách pro Krasin trval na tom, že polohu místa, kde přistál sdělí teprve až bude zachráněna skupina tří, jejíž stav se mu zdál velmi kritický.

⁵⁷⁾ Einar Lunborg: The Arctic Rescue In Umberto Nobile: Křídla nad pólem, str. 299

Krasin si tedy těžce cestu razí ledem k místu označenému Čuchnovským. Ráno 12. července jeho posádka spatří dvě postavy. Jsou to Zappi a Mariano. Kde je však Malmgren? Zappi vysvětluje, že ten zemřel již před měsícem a to, co Čuchnovskij považoval z letadla za třetího člověka, byla jen hromada oblečené, kterou naskládal na ledě, aby je z letadla bylo snáze vidět.

Ledoborec pokračuje dál a dostane se až ke kře s červeným stanem.

Letec Čuchovskij je naloděn i s vrakem svého letadla na zpáteční cestě do Kings Bay. Poté se ještě řadu let věnuje létání v rámci polárních výzkumů. Za jeho zásluhy je mu uděleno mnoho sovětských vyznamenání.

Umírá v roce 1975 v Moskvě.

Zachránění

Večer 13. července spatřili trosečníci z červeného stanu hustý kouř a zaslechli lodní sirény. Ve 21:15 přistává Krasin u okraje kry se stanem. Vládne slavnostní atmosféra plná nadšení. Trosečníci se dozvídají o záchraně Zappiho a Mariana předchozí den, avšak také o smrti Malmgrenově.

Na loď jsou nakládány veškeré věci z tábora trosečníků, včetně Lundborgova letadla, až kra zůstane jen neporušeně bílá a prázdná. Uvažuje se, zda se nemá pátrat po troskách vzducholodi. Z Città di Milano však přichází tato zpráva:

„0 hodin 07 minut Krasinu 648. Ve shodě s pokyny své vlády, které jsem právě obdržel, nepovažuji za nezbytné vydat se nyní na hledání třetí skupiny bez letadel a čekám na vás, abychom převzali zachráněné. Přijďte laskavě do Kings Bay, nebude-li vám to možné, počkám na vás v Advent Bay. Città di Milano“⁵⁸⁾

Krasin se tak vydává na zpáteční cestu do Kings Bay. Později se však ještě vrátí, aby pátral po vraku vzducholodi. Jeho pátrání je však bezúspěšné – je příliš pozdě a nikdo neumí přesně odhadnout, kam se mezitím mohly ledy posunout. Trosky vzducholodi nebyly nikdy nalezeny. Spočívají buď na dně ledového oceánu nebo na některém z polárních ostrovu. S nimi také ostatky šesti členů posádky Itálie.



Obrázek 22:
Krasin u červeného stanu



Obrázek 23:
Krasin a Città di Milano v Kings Bay

Sedm přeživších trosečníků na palubě Krasinu dorazilo do Kings Bay 19. července brzy ráno. Uplynulo 58 dní od chvíle, kdy Kings Bay opustili na palubě vzducholodi Italia...

⁵⁸⁾ František Běhounek: Trosečníci polárního moře, str. 257

Zúčastněné státy

Do záchrany trosečníků se pustilo 7 států, přes 40 lodí a letadel, kolem 1500 lidí. Byla to jedna z největších záchranných akcí v dějinách polárních výprav. Chyběla jí však společná mezinárodní koordinace – každý stát jednal na svou vlastní pěst ve snaze být tím prvním, kdo pomůže trosečníkům a zaslouží si tím slávu⁵⁹⁾. Tak se stalo, že se do záchranných akcí vrhlo zbytečně mnoho lidí a situace byla značně nepřehledná. Vyhovovala však novinám, stále mohly psát, kdo nový vyráží či se vrací ze záchranné výpravy.

Níže je seznam lodí, letadel a pěších výprav, rozdělených podle jednotlivých států:

Dánsko

- Škuner *Gustav Holm*

Finsko

- Hydroplán s lyžemi typu Junkers F 13 „*Turku*“ K-SALG, pilot: Lihir

Francie

- Hydroplán (dvojplášník) Latham 47 „02“, pilot: René Guilbaud
- Dva malé hydroplány (dvojplášníky) Schreck (na palubě Štrasburku)
- Francouzský křižník *Štrasburk*, ropná loď *Durance*, rybářská loď *Quentin Roosevelt*, expediční loď *Pourquoi Pas?*

Itálie

- Letadlo Savoia-Marchetti S.55 I-Saat „*Santa Maria*“, pilot: Maddalena
- Letadlo Do15 Dornier Wal „*Marina II*“ I-PLIF, pilot: Penzo
- Letadlo Do15 Dornier Wal „*Marina I*“ I-XAAF, pilot: Ravazzoni (Nasazena do pátrání po Amundsenovi)
- Dvě malé hydroplány (dvojplášníky) Macchi M.18, piloti: Penzo a Crosio (na palubě Città di Milano a Braganzy)
- Pomocná loď *Città di Milano*
- Rybářské lodě *Hobby* a *Braganza*
- Norský lovec Valdemar Kremer a čtyři alpiní s malou lodí pátrali při pobřeží Západních Špicberků.
- Psi střežení, které vedl italský kapitán alpinů Sora, spolu s Holanďanem Van Dongen a Dánem Varmingem (Podél pobřeží Severovýchodní země. Varming se pak vrátil, ale Sora a van Dongen došli až na ostrovy Broch a Foyen.)

Norsko

- Hydroplán (jednoplošník) Hansa-Brandenburg W.33 „F.36“ pilot: Lützow-Holm
- Hydroplán (jednoplošník) Hansa-Brandenburg W.33 „F.38“ pilot: Riiser-Larsen
- Hydroplán (dvojplášník) Sopwith Baby „F-100“ pilot: Lambrecht (na palubě Tordenskjoldu)
- Hydroplán (dvojplášník) Sopwith Baby „F-102“ pilot: Ingebrigtsen (na palubě Tordenskjoldu)
- Válečná loď HNoMS *Tordenskjold*, rybářské lodě *Hobby* (použita třikrát, viz Itálie a USA)
- Loď *Braganza* (použita dvakrát, viz Itálie), *Veslekari*, *Heimland*, *Michael Sars*, *Svalbard* a neznámá hornická loď
- Výprava lovců H. Noise a R. S. Tandberga a s dvou italských alpských studentů Albertiniho a Matteody

SSSR

- Hydroplán s lyžemi (jednoplošník) Junkers G 23 „*Rudý medvěd*“, pilot: Čuchnovskij (na palubě Krasinu)
- Hydroplán s lyžemi (jednoplošník) Junkers F 13 RR-DAS, pilot: Babuškin (na palubě Malyginu)
- Lyžařský jednoplošník Junkers F 13 RR-?? (na palubě Sedova, nevyužit)
- Ledoborce *Krasin*, *Malygin*, *Sedov* a briga *Persej*

Švédsko

- Hydroplán (jednoplošník) Hansa-Brandenburg (Heinkel HE 5) „255“, pilot: Tornberg
- Hydroplán (jednoplošník) Hansa-Brandenburg (Heinkel HE 5) „257“, pilot: Jacobsson
- Lyžařský dvojplášník Fokker CVM „31“, pilot: Einar Lundborg
- Lyžařský dvojplášník Fokker CVM „32“, (nikdy nepoužitý, v nákladním prostoru lodí Tanja)
- Hydroplán s lyžemi De Havilland 60 Moth S-AABN, pilot: Schyberg
- Lyžařský jednoplošník Klemm-Daimler L.20 D-1357 (z Německa), pilot: Ekman
- Hydroplán (jednoplošník) Junkers G 24 „*Uppland*“ S-AABG, pilot: Viktor Nilsson
- Rybářská loď plavidla *Quest* a nákladní loď *Tanja*

⁵⁹⁾ Snad kdyby bývala švédská, francouzská, finská a italská letadla letěla z Tromsø společně, nemusel by Amundsen havarovat, nebo by se alespoň našel někdo, kdo by mu poskytl pomoc či podal o osudu jeho letadla zprávu.

Vzpomínkou na ty, kteří zahynuli

Havárie vzducholodi Italia si vyžádala celkem 17 životů. Osm z nich patřilo členů posádky Itálie. Byli to Vincenzo Pomella, Finn Malmgren, Renato Alessandrini, Ettore Arduino, Attilio Caratti, Aldo Pontremoli, Ugo Lago a Calisto Ciocca.

Dalších šest tvořila posádka Latham 47, který zmizel v Barentsově moři. Připomeňme si jejich jména: Roald Amundsen, Rene Guilbaud, Gilbert Brazy, Albert de Cuverville, Leif Dietrichson a Emile Valette.

Při návratu do Itálie nad francouzským územím havaroval také italský letoun Marina II. I jeho posádka tak položila život pro záchranu trosečníků z Itálie: Luigi Penzo, Tullio Crosio a Giuseppe della Gatta.



Obrázek 24:
Posádka Latham 47



Obrázek 25:
Posádka Mariny II
Luigi Penzo, Tullio Crosio, Giuseppe della Gatta



Obrázek 26:
Osm křížů v Kings Bay a pomník v Tromsø

Na památku těchto obětí byl v roce 1969 z Nobileho iniciativy vztyčen pomník v norském Tromsø, tedy v místě, odkud startovala většina výprav směrem do Kings Bay. Také přímo v kingsbayské zátocce můžeme nalézt pomník zvaný Osm křížů, vybudovaný péčí italského letectva. Připomíná osm zemřelých členů posádky vzducholodi.

Ani Švédové nezapomněli na svého krajana. V několika švédských městech se můžeme setkat s ulicemi nesoucími jméno Finna Malmgrena. V parku v Uppsale, kde Malmgren vyučoval, a na náměstí Finna Malmgrena ve Stockholmu se můžeme setkat s jeho sochami.

Ve Francii připomíná smutný osud Latham 47 pomník vybudovaný na ulici nesoucí jméno letounu v Caudebec en Caux, odtud Latham startoval při letu do Norska.

Na mnoha dalších místech v různých zemích můžeme nalézt větší či menší připomínky osudů Itálie a hrdinné smrti členů její posádky i jejich zachránců.

Seznam literatury a použitých pramenů

Literatura

- AMUNDSEN, Roald. *Amundsen objevitel : vlastní životopis*. 1. vydání. Praha : Orbis, 1930. 179 s.
- BÁRTL, Stanislav. *Arktida : stopami průkopníků*. 1. vydání. Praha : Olympia, 1986. 182 s.
- BĚHOUNEK, František. *Trosečníci polárního moře : vzducholodí na severní pól*. 4. vydání. Praha : Státní nakladatelství dětské knihy, 1966. 283 s.
- CROSS, Wilbur. *Ztroskotání na pólu : tragédie vzducholodi Italia a Nobileho výprava k severnímu pólu v roce 1928*. 1. vydání. Praha : Paseka, 2002. 229 s.
- HOLT, Kåre. *Kdo dřív*. 1. vydání. Praha : Odeon, 1980. 367 s.
- IMBERT, Bertrand. *Velké polární výpravy*. 1. vydání. Bratislava : Slovart, 1996. 224 s.
- NOBILE, Umberto. *Křídla nad pólem*. 1. vydání. Praha : Československý spisovatel, 1979. 343 s.
- NOBILE, Umberto. *Červený stan : Vzpomínky na sněhy a ohně*. 1. vydání. Praha : Československý spisovatel, 1972. 369 s.
- NICKELLI, Jiří Jaroš. *Přelet Italie nad Moravou*. 1. vydání. Blansko : Muzeum Blansko, 2008.
- NOVÁK, Jan. *Smrt vzdušných obrů*. 1. vydání. Praha : Naše vojsko, 1994. 170 s.

Filmy

Красная палатка (1969)

The Red Tent (1971)

Internetové stránky a dokumenty

AIRSHIP ITALIA In Wikipedia : the free encyclopedia [online]. [cit. 2010-04-29].

Dostupné z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/Airship_Italia>.

COMITATO GUGLIELMO MARCONI [online]. [cit. 2010-04-29].

TROMSO: Monumento ai caduti dell'equipaggio Italia e a tutti i soccorritori deceduti, tra cui Roald Amundsen.

Dostupné z WWW: <<http://www.radiomarconi.com/marconi/nobile/index.html>>.

COMITATO GUGLIELMO MARCONI [online]. [cit. 2010-04-29].

Giuseppe Biagi - La Tenda Rossa.

Dostupné z WWW: <<http://www.radiomarconi.com/marconi/biagi.html>>.

GRIGOREVA, Natalia. *He was the first to hear "SOS"* [online]. [cit. 2010-04-29].

Dostupné z WWW: <<http://findthatfile.com/fileinfo.php?i=1642817&t=hDOC&f=sos.doc>>.

VZDUCHOLOŮ In Wikipedia : the free encyclopedia [online]. [cit. 2010-04-29].

Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Vzducholod>>.