

Janusz R. Sobczyk

Uniwersytet Łódzki

Wydział Zarządzania

90-214 Łódź, ul. Rewolucji 1905 r., nr 39

W 70-LECIE PAMIĘTNEGO LOTU R.E.BYRDA — KRÓTKA HISTORIA PIONIERSKICH LOTÓW NAD ANTARKTYDĄ

Równo 70 lat temu, w roku 1929 — świat obiega wiadomość o sensacyjnym przelocie samolotowym nad biegunem południowym. Bohaterem tego wydarzenia jest wielki amerykański polarnik — Richard Evelyn Byrd. Cała Ameryka entuzjazmuje się wyczynem swego rodaka, ale Byrda nie ma aktualnie w jego ojczyźnie. Niemal od roku przebywa on ze swą pierwszą wyprawą antarktyczną w bazie „Little America” i stamtąd właśnie nadchodzi wiadomość o dokonaniu przezeń tego historycznego lotu.

Entuzjastyczną reakcję Amerykanów tłumaczą głośnie, wcześniejsze osiągnięcia Byrda, m.in. lot do bieguna północnego (1926) oraz szerokie zainteresowanie społeczne problematyką polarną, które zdołał on rozbudzić w swoim kraju.

Obecne, kolejne wielkie osiągnięcie Byrda ma jednak swój prolog. Otóż po wielu latach kolejnych lotów w Arktyce i udanych próbach lotniczego opanowania północnych rejonów polarnych, uwagę badaczy coraz częściej przyciąga możliwość wykorzystania posiadanych doświadczeń, w dotąd jeszcze nie podejmowanych lotach antarktycznych. Tak się składa, że w roku 1928 w opublikowanych materiałach Problems of Polar Research z kolejnego sympozjum Amerykańskiego Towarzystwa Geograficznego znajdują się m.in. referaty trzech, znanych już i doświadczonych eksploratorów polarnych, a zarazem także pilotów: R.E. Byrda, L. Ellswortha oraz G.H. Wilkinsa¹. W swych wystąpieniach poruszają oni nowatorski pomysł wykorzystania samolotów do badań nad obszarami polarnymi półkuli południowej, czyli w warunkach antarktycznych.

Trzeba przyznać, że ów trójgłos w tej ważnej kwestii już wkrótce miał się okazać decydujący dla — początków lotnictwa antarktycznego. Każde z tych głośnych nazwisk, dzięki swemu powiązaniu z pionierskimi osiągnięciami tego początkowego okresu, pozyska w rozwoju lotów antarktycznych przysługujący mu w historii i związany z nim orzecznik — „pierwszy”.

¹ Baird P.D.: Świat polarny. PWN. W-wa. 1967, s. 276.

Pierwszy Wilkins zapoczątkuje loty nad Antarktydą. Byrd jako pierwszy odbędzie lot nad biegun południowy. A Ellsworth, znów jako pierwszy, dokona przelotu transantarktycznego.

Pierwszy lot nad Antarktydą

Jest rok 1928 i najbliższy realizacji lotów nad Antarktydą jest Australijczyk Georg Hubert Wilkins. Jest on znany z uczestnictwa w antarktycznej wyprawie E.H. Shackletona (1921—1922) oraz z całkiem niedawno odbytego lotu nad basenem Morza Arktycznego — od przylądka Barrow, wzdłuż północnych wybrzeży Archipelagu Kanadyjskiego, aż po Spitsbergen. Jako doświadczony pilot polarny pozyskuje Wilkins do finansowania swej wyprawy amerykańskiego magnata prasowego W.R. Hearsta i dokonuje zakupu dwóch, nowoczesnych podówczas samolotów, z zamiarem ich wykorzystania nad Antarktydą.

Swoj plan realizuje Wilkins 16.11.1928 r., startując z pilotem Carlem Benem Eielsonem z Wyspy Deception na samolocie Lockheed Vega — „San Francisco”. Zadanie polega m.in. na wyszukaniu miejsca na Morzu Weddella, wystarczająco wysuniętego w kierunku południowym by nadawało się ono na bazę, z której mógłby się odbyć planowany przelot do Morza Rossa². Niepowodzenie sprawia, że lot ogranicza się jedynie do Ziemi Grahama.

Pomimo to, udaje się Wilkinsonowi osiągnąć na trasie lotu 70°S i w rezultacie powrotnego lądowania na wyspie Deception przebyć powietrzną drogę nad Antarktydą o łącznej długości 2100 km.

Pierwszy przelot nad biegunem południowym

Jest rok 1929 i Byrd, kierując swą pierwszą wielką wyprawą antarktyczną, znajduje się w bazie „Little America”. Wyposażony w samoloty zamierza wykorzystać je w lotach rozpoznawczych a nadto, osobiście dokonać jeszcze przelotu nad (...) biegun południowy. Jest on wytrawnym polarnikiem i pilotem. Pierwsze doświadczenia w lotach zdobywał jako uczestnik wyprawy arktycznej D.B. Mac Milana (1913—1917). Latał m.in. nad zachodnią Grenlandią i Kanadyjskim Archipelagiem Arktycznym, a całkiem niedawno odbył przecież lot do bieguna północnego (1926) i przelot nad Atlantykiem, na linii Nowy Jork — Paryż (1927).

Byrd startuje do swego obecnego lotu 28.11.1929, na 3-silnikowym samolocie Ford — „Floyd Bennett”.

² Op. cit., s. 276.

Samolot pilotowany przez Norwega Bernta Balchena zmierza do bieguna szlakiem wyprawy R. Amundsena z roku 1911. Mając na pokładzie łącznie cztery osoby, pokonuje on niebezpieczne grzbiety Gór Królowej Maud, osiągając po kilkunastu godzinach lotu, ale już 29.11., punkt docelowy 90°S. Tuż nad biegunem zrzucone zostają flagi państwowe: amerykańska, brytyjska, norweska i francuska.

Pierwszy lot transantarktyczny

Jest z kolei rok 1933 i trójka polarników powraca do niespełnionej jak dotąd idei przelotu transantarktycznego. Myśl ta przywrócona zostaje dzięki Wilkinsowi, choć tym razem absorbuje ona jeszcze B. Balchena i L. Ellswortha. W dwóch kolejnych sezonach (1933—1934) ich łącznie próby są jednak bezowocne.

W roku 1935 Lincoln Ellsworth podejmuje próbę samodzielną. Posiada doświadczenie w lotach polarnych i znany jest, m.in. z uczestnictwa w nieudanym locie samolotowym Dornier-Wal N-25 z Amundsenem nad biegun północny, (1925); w przelocie transarktycznym sterowca „Norge” N-1, z R. Amundsenem i U. Nobile (1926); w arktycznej wyprawie niemiecko-radzieckiej sterowca „Graf Zeppelin” LZ-127 (1931).

Ellsworth startuje 22.11.1935 r. 1-silnikowym samolotem Northrop Gamma — „Polar Star”, wraz z pilotem Hollick Kenyon'em — z północno-wschodniego cypla Ziemi Grahama (wyspa Dundee).

Ta próba kończy się pomyślnie. Samolot, zmierzając w poprzek Antarktydy (od Morza Weddella do Morza Rossa), ląduje wprawdzie kilkakrotnie na płaskowyżu, aby przeczekać złą pogodę, ale — przy ostatecznym starcie przebywa planowaną trasę do bazy „Little America”, niemal w całości. Lądując 9.12.1935, zaledwie około 20 km przed celem (z powodu braku paliwa), pokonuje on odległość 3700 km.

Przelot transantarktyczny Ellswortha, zamyka ów pionierski, najtrudniejszy, ale zarazem najbardziej pasjonujący okres rozwoju lotnictwa antarktycznego. Wydaje się jednocześnie, że okres ten, kończy tym samym epokę jego największych i najbardziej efektownych osiągnięć.