

Polarforskning fra Luften i 1928.

Af

Kaptajn C. Førslev, Chef for Hærens Flyveskole.

Som det vil erindres, var Aaret 1926 særdeles begivenhedsrigt, hvad angaar Udforskningen fra Luften af det nordlige Polaromraade.

Der blev først foretaget en Flyvning af den amerikanske Løjtnant Byrd (den samme, som i 1927 fløj over Atlanterhavet) fra Svalbard til Polen og tilbage til Svalbard. Denne Flyvning havde dog nærmest kun sportslig Interesse, da Omraadet mellem Polen og Svalbard i Hovedsagen var kendt.

Dernæst foretog Amundsen i Luftskeib en Forskningsrejse fra Svalbard over Polen til Point Barrow i Alaska og videre til Teller i Nærheden af Nome. Ved denne Rejse blev der udforsket en Stribe gennem det store ukendte Omraade, som ligger mellem Polen og Alaskas Nordkyst, men paa Grund af daarlig Sigtbarhed var denne Stribe dog delvis meget smal.

Den australske Kaptajn Wilkins havde i 1926 forberedt en Ekspedition pr. Flyvemaskine fra Point Barrow til Svalbard, men paa Grund af Uheld med Flyvemaskinerne kom denne Flyvning ikke til Udførelse.

Aaret 1927 bragte ingen nye Foretagender i Retning af Polarforskning fra Luften, men i indeværende Aar har denne specielle Form for Polarforskning taget Fart igen.

Kaptajn Wilkins har genoptaget sin gamle Plan fra 1926 og har denne Gang lykkeligt gennemført den.

Han benyttede en amerikansk Lockheed-Flyvemaskine Type „Vega“ med en Motor af samme Type som den, der benyttedes ved Lindberghs, Byrds, Chamberlins m. fleres transatlantiske Flyvninger, nemlig den amerikanske Wright-Motor, Type „Whirlwind“.

Motoren, der yder lidt over 200 H. K., er luftkølet. Flyvemaskinen, der er ret let (750 kg Tomvægt), har foruden Kaptajn Wilkins og

Flyveren Eielson samt deres Udrustning kunnet medføre Benzin til 20 à 25 Timers Flyvning, hvilket for den foreliggende Maskine svarer til en tilbagelagt Distance paa 3500 à 4000 km i stille Vejr; den var forsynet med Skiunderstel.

Selv om den anvendte Motortype maa anses for særdeles driftsikker, maa det betegnes som meget dristigt at overflyve Polhavet i en enmotoret Flyvemaskine. De Flyvere, der har overfløjet Atlanterhavet, har dog, som Kaptajn Haldemans og Ruth Elders Redning viste, til Tider haft den Mulighed at kunne gaa ned ved Siden af et Skib, hvis Motoren skulde nægte at fungere videre; en saadan Mulighed foreligger ikke i Polhavet. Til Gengæld har det vist sig muligt hist og her paa den Is, der dækker Polhavet, at finde Steder, hvor det lader sig gøre at lande og starte med Flyvemaskine, saaledes at der var en Mulighed for at afhjælpe visse lettere Motorskader under en Mellem-landing.

Kaptajn Wilkins startede fra Point Barrow den 15. April og satte herfra Kurs paa Grants Land, som han fik i Sigte efter ca. 13 Timers Flyvning. Denne Del af Flyvningen var geografisk set den interessanteste; Sigtbarheden var god, og Ruten fulgte omtrent Randen af det ukendte Omraade. Wilkins kunde konstatere, at der ikke her fandtes Land. Fra Grants Land svingede Wilkins norden om Grønland og tog Kurs mod Svalbard, som han naaede efter godt 20 Timers Flyvning. Daarlige Vejrforhold tvang ham til at lande ved den saakaldte Dødemandsø og vente 5 Dage, forinden han kunde fortsætte til Green Harbour. Den tilbagelagte Distance var godt 3500 km.

Den kendte italienske General og Ingeniør Umberto Nobile, der havde konstrueret det Luftskeib, som Amundsen brugte til sin Polflyvning i 1926, og som selv var med paa denne Flyvning, har i indeværende Aar som Leder af en Ekspedition foretaget Forskningsflyvninger i Polaromraadet med et Luftskeib „Italia“, som er af samme eller i hvert Fald lignende Type som det i 1926 benyttede „Norge“. Det er lidt over 100 m langt og knapt 20 m i Diameter, har et Rumfang af ca. 19,000 m³ og kan medføre en total Nyttelast paa ca. 10 Tons. Paa økonomisk Fart kan det holdes gaaende i ca. 70 Timer, i hvilken Tid det i stille Vejr kan tilbagelægge ca. 4500 km. Maximalfarten er ca. 100 km/t. Det er forsynet med 3 Motorer, hver paa ca. 250 H. K.

Som Opklaringsmiddel i Polaregne har Luftskeibet den store Fordel frem for Flyvemaskinen, at det kan holdes svævende uden Motorernes Hjælp. Denne Omstændighed bevirker for det første, at man uden at tære paa sin Brændstofbeholdning kan foretage nærmere Undersøgelser af interessante Punkter, og dernæst bevirker den i Forbindelse med de bedre Pladsforhold om Bord, at Observationer, f. Eks. til

Stedbestemmelse, bliver nøjagtigere i Luftskeib end i Flyvemaskine. Taage frembyder ikke saa store Farer for Luftskeibet som for Flyvemaskinen. Af Mangler ved Luftskeibet skal anføres, at det paa Grund af sin ringere Egenhastighed i højere Grad end Flyvemaskinen generes af de Forandringer i den beholdne Fart, som bevirkes af Vinden. En Modvind paa 15 m/s. vil saaledes nedsætte den beholdne Hastighed for Nobiles Luftskeib under økonomisk Fart fra ca. 65 til ca. 10 km/t., medens de tilsvarende Tal for Wilkins Flyvemaskine er ca. 170 og ca. 115 km/t., altsaa en forholdsvis langt ringere Forsinkelse. Luftskeibet er endvidere mere end Flyvemaskinen udsat for at lide Skade ved Islæg, Uvejr o. l.

Nobile førte i Løbet af Foraaret Luftskeibet, der var udrustet og indrettet paa Grundlag af de under „Norge“s Togt indhøstede Erfaringer, fra Italien til Svalbard med Ophold i Stolp i Pommern og i Vadsø i det nordlige Norge. I Kingsbay paa Svalbard stationeredes et Moderskeib „Citta di Milano“.

Sin første Forskningsrejse foretager Nobile i Dagene 16.—18. Maj. Den gaar norden om Svalbard til den nordøstlige Del af Frantz Josefs Land og herfra — efter en mindre Afstikker mod Nord — videre til Nikolai II's Land og derfra tilbage til Svalbard. Efter Pressemeddelelser at dømme synes Nobile paa denne Rejse at have fastslaaet, at det saakaldte Gilles Land ikke eksisterer.

Den 23. Maj starter Nobile paa sin næste Rejse, der gaar mod Nordpolen, som synes at være naaet Natten mellem 23. og 24. Maj. Man mener, at Luftskeibet derefter er søgt tilbage mod sin Basis i Kingsbay, men man er (31. Maj) uden sikre Efterretninger om dets videre Skæbne; det eftersøges imidlertid ivrigt.

De geografiske Resultater af Nobiles Forskningsrejser er næppe store, da det overfløjne Omraade i Hovedsagen var kendt. Størst Betydning vil vel Aflivningen af Myten om Gilles Land samt Bidragene til Undersøgelsen af Nikolai II's Lands Østkyst have.

C. Førstlev.