

Undsætningen af Nobile-Ekspeditionen.

Af

Kaptajn C. Førslev.

Chef for Hærens Flyveskole.

Den 25. Maj 1928 om Morgenen tabte man Radioforbindelsen med det fra en Flyvning til Nordpolen tilbagevendende italienske Luftskib „ITALIA“, og man blev snart klar over, at der maatte være tilstødt Skibet en Ulykke eller i hvert Fald et Uheld. Efter Skibets Position, da de sidste Radiomeldinger modtoges, skønnede man, at Ulykken maatte være sket i Omraadet tæt nord eller nordøst for Svalbard.

Ikke saasnart var man blevet klar over, at Nobile næppe ved egen Hjælp kunde vende tilbage, før en Række Nationer kappedes om at sende Skibe og Flyvemaskiner til Deltagelse i Eftersøgningen efter de formentlig forulykkede.

Det blev de norske Flyvere Riiser-Larsen og Lützow-Holm, der paabegyndte Eftersøgningen nogle Dage ind i Juni Maaned. Deres dristige Rekognosceringer kronedes dog ikke med Held, hvilket ikke maa forundre, naar man tager i Betragtning, hvor vanskeligt det var at opdage Folkene paa Isen senere, da man med ret stor Nøjagtighed vidste, hvor man skulde søge dem.

Den 7. Juni hører man første Gang Radiosignaler fra Nobile; efterhaanden bliver Forbindelsen bedre, og man faar en kort Beretning om, hvorledes Ulykken skete. Italia, der fløj i ca. 500 m's Højde, var pludselig blevet tungere, — Grunden hertil opgives ikke, men var muligvis Islæg, — og var i Løbet af ca. 2 Minutter sunket ned paa Isen, hvor Kabinen knustes ved Sammenstødet. En Del Ruiner af Kabinen, samt lige de Medlemmer af Besætningen, der havde opholdt sig i den, samt den største Del af Instrumenterne og den øvrige Udrustning faldt ved Sammenstødet ud paa Isen, hvorefter Resten af Luftskibet befriet for denne Vægt lettede og drev af i østlig Retning. Luftskibets Drift kan dog næppe være blevet af lang Varighed, hvis det, hvad det vist er

rimeligt at antage, har været umuligt for de endnu ombordværende at operere med Ventiler og Ballast. Under disse Forhold vil det stige til en bestemt Højde, hvor det vil naa til Ligevægt, for derefter, naar denne brydes, at gaa nedad paa ny og fortsætte sit Fald lige til Isoverfladen. Der kan maaske tænkes en Mulighed for, at det ved dette nye Sammenstød atter vil kunne lettes for en Del af sin Vægt (Motorer) og foretage et nyt Hop, men mange Timer vil det sikkert næppe vare, inden det strander definitivt.

Efter at man saaledes havde faaet Radioforbindelse med Nobile og havde faaet opgivet hans Position (10—15 km nordøst for Foyn Øen), fortsattes Eftersøgningerne.

I Løbet af de følgende Dage indtraf flere Flyvere, som deltog i disse Eftersøgninger, saaledes bl. a. Italienerne Maddalena med en 2-motoret Savoia-Flyvebaad og Penzo med en 2-motoret Dornier-Flyvebaad samt den svenske Trafikflyver Nilsson med en 3-motoret Junkers Ponton-Søflyvemaskine. Endelig indtraf ogsaa en svensk militær Undsætningsekspedition ledet af Kaptajn Tornberg og omfattende bl. a. Flyverne Lundborg og Schyberg med 1-motorede Fokker Rekognosceringsflyvemaskiner forsynede med Ski.

Tiltrods for at man nu vidste, hvor de Skibbrundne skulde søges, viste det sig meget svært at finde dem, og det var først den 20. Juni, at det lykkedes den italienske Flyver Maddalena at faa Øje paa den Lejr, som de havde oprettet paa en Isflage. Han nedkastede nu ved Hjælp af Faldskærme forskellige Ting, hvorom de Skibbrudne havde anmodet gennem Radioen, deriblandt Røgsignaler, hvormed de kunde henlede efterfølgende Flyveres Opmærksomhed paa Lejren.

De svenske Militærflyvere, hvis Maskiner var forsynede med Ski, var de eneste, der kunde tænke paa at lande hos de Skibbrudne, og en saadan Landing var meget vanskelig og, som det fremgik af de senere Begivenheder, forbundet med en betydelig Risiko. Den 24. Juni lander Lundborg ved den saakaldte Nobile-Gruppens Lejr og redder Nobile selv. Det er sandsynligt, at man, hvis Hjælpen var kommet nogle Dage tidligere, havde været i Stand til at redde alle paa denne Maade; nu var man kommet ind i en Periode, hvor Forholdene, — selv om de kunde bedres noget paa visse Dage og til visse af Døgnets Tider, — dog som Helhed blev stadig ugunstigere for Landing paa Isen, og da Lundborg paany landede ved Gruppen for at redde endnu en Mand, gik det galt; hans Flyvemaskine havarede, og han blev tvunget til at forblive ved Gruppen. Indenfor den svenske Ekspedition var man blevet klar over, at de temmelig store og hurtige Fokkermaskiner, der krævede en ret betydelig Plads til Landing og stillede ret store Krav til Isoverfladens Fasthed, ikke var egnede til Redningsar-

bejdet paa den fremskredne Aarstid, og man havde derfor gjort Anstalter til at faa sendt en lille, let Maskine af Typen de Havilland-Moth. Med denne Maskine, der ankom til Svalbard den 4. Juli, lykkedes det Schyberg at afhente Lundborg et Par Dage senere, men dermed hørte praktisk talt Undsætningsflyvningerne op. Forholdene var nu blevet for ugunstige for Landing paa Isen.

Imidlertid havde ogsaa andre Undsætningsforetagender været i Gang; saaledes havde den franske Flyver Guilband den 16. Juni i en 12-Timers Flyvning ført en stor 2-motoret Latham-Flyvebaad i eet Stræk fra Frankrig til Bergen, hvor han havde taget Amundsen og den norske Flyver Dietrichson ombord for straks at fortsætte til Tromsø. Fra denne By startede han den 18., maaske for at gaa til Kingsbay eller et andet Sted paa Svalbard, maaske for at gaa direkte til de Skibbrudne. Paa denne Flyvning er Maskinen sporløst forsvundet.

Sovjetrusland havde imidlertid sendt 2 Isbrydere (Malygin og Krassin) med hver sin Flyver (Babuschkin og Tschuknowski) ud for at redde de Skibbrudne, og det blev Isbryderen Krassin, der kom til at udføre den væsentligste Del af Redningen, idet den omkring Midten af Juli optog baade de Skibbrudnes Hovedgruppe (den tidligere Nobilegruppe) og de to overlevende af den saakaldte Malmgrengruppe, som havde skilt sig ud fra Hovedgruppen 30. Maj for at forsøge at naa Forbindelse med Omverdenen til Fods. Under Marchen var Føreren af Gruppen, den svenske Videnskabsmand Malmgren, omkommet. Gruppen blev opdaget af den russiske Flyver Tschuknowski. Under Isbrydernes Søgning havde den russiske Flyver Babuschkin et ubehageligt Eventyr, idet han under en Rekognoscering blev tvunget til at nødløbe og først efter 5 Dages Forløb blev i Stand til atter at gaa paa Vingerne og naa tilbage til sit Moderskib.

Luftskibets Vrag og den Del af Besætningen, som fløj videre med Luftskibet efter første Sammenstød med Isoverfladen, er endnu ikke fundet.

Som det vil forstaas af det foregaaende, støder Brugen af Flyvemaskiner i de omhandlede Egne paa store Vanskeligheder, i hvert Fald paa den Aarstid, der her er Tale om. Vanskelighederne melder sig selvfølgelig først og fremmest, naar det gælder Landing. I det isfyldte Hav var det uhyre vanskeligt at finde Isflager, som var store nok til at tillade Landing med Maskiner forsynede med Ski (Landmaskiner), og det var endnu vanskeligere at finde aabne Vandarealer store nok til at tillade Landing med Hydroaeroplaner. De hyppige Taager frembød en overordentlig stor Gene for Flyvningen. Landing i en nogenlunde tæt Taage er praktisk talt umulig, og Flyvning i den er

kun mulig ved Hjælp af særlige Gyroskopinstrumenter, som viser Flyveren Maskinens Stilling i Luften. Flyverens Følelse eller det simple Instrument, der kaldes en Tværlibelle, tillader ikke at afgøre, om Maskinen flyver ligeud eller ligger i korrekt Sving; i begge Tilfælde vil Tværlibellen nemlig staa paa Nul, og Flyveren føle sig trykket lige ned i Sædet. Raader man imidlertid tillige over et Gyroskopinstrument, der giver Udslag, naar Maskinen svinger til en af Siderne, og staar paa Nul, naar man flyver lige ud, bliver det muligt at holde Maskinen paa ret Køl og ret Kurs i Taagen.

Som Hjælpe midler ved Navigeringen bruges almindelige magnetiske Kompasser eller de saakaldte Jordinduktionskompasser. De sidstnævnte, der er tungere og dyrere end de magnetiske Kompasser, har bl. a. den Fordel, at de bekvemt lader sig indrette til Fjernaflæsning. Flyveren raader over et Indstillingsorgan, paa hvilket han indstiller den Kurs, han ønsker at følge. Naar denne Indstilling er foretaget, skal han, for at holde den indstillede Kurs, blot ved Styringen holde et bevægeligt Aflæsningsmærke udfor et fast.

Amundsen havde til Brug ved sine Luftrejser i Polaregne ladet konstruere et saakaldt Solkompass, som, hvis man paa det indstillede bl. a. Klokkeslettet og den Kurs, man ønskede at følge, pegede mod Solen med sit Objektiv, naar Maskinen laa paa den rigtige Kurs. Solkompasset skal have gjort god Fyldest under Amundsens Polarflyvninger, men det egner sig kun til Polarflyvninger ved Sommertid (Solen oppe hele Døgnet og relativt nær Horizonten) og i klart Vejr.

Efter at Redningsarbejdet nærmest var gaaet i Staa efter Redningen af Nobile- og Malmgrengrupperne, synes det nu, som om Eftersøgningen af de Folk, der fløj videre med Luftskebet efter første Sammenstød med Isen, vil blive fortsat, i hvert Fald af Italienerne og Russerne.

15. August 1928.

C. Førstlev.