

Radio w epoce sterowców. Nobile - Schmidt

1928 - wydarzeniem był przelot nad Złotym Stokiem sterowca "ITALIA", który pod dowództwem generała NOBILE leciał na BIEGUN PÓŁNOCNY. Sterowiec przelatował tak nisko, że widziano poszczególne osoby w gondoli.

Ten zapis w kalendarium na nieoficjalnej stronie miasta Złoty Stok, zainspirował mnie do zbadania prawdziwości tej informacji. Temat okazał się tak ciekawy i wielowątkowy, że korzystając z dostępnych materiałów elektronicznych i bardziej tradycyjnych (drukowanych), zestawilem poznane fakty aby przybliżyć je szerszemu ogółowi. Szczególną uwagę zwróciłem na aspekt „radiowy” tej wielkiej wyprawy naukowo-badawczej w 1928 r., zorganizowanej i dowodzonej przez generała Umberto Nobile.

I. Lot transpolarny Amundsen-Ellsworth-Nobile.

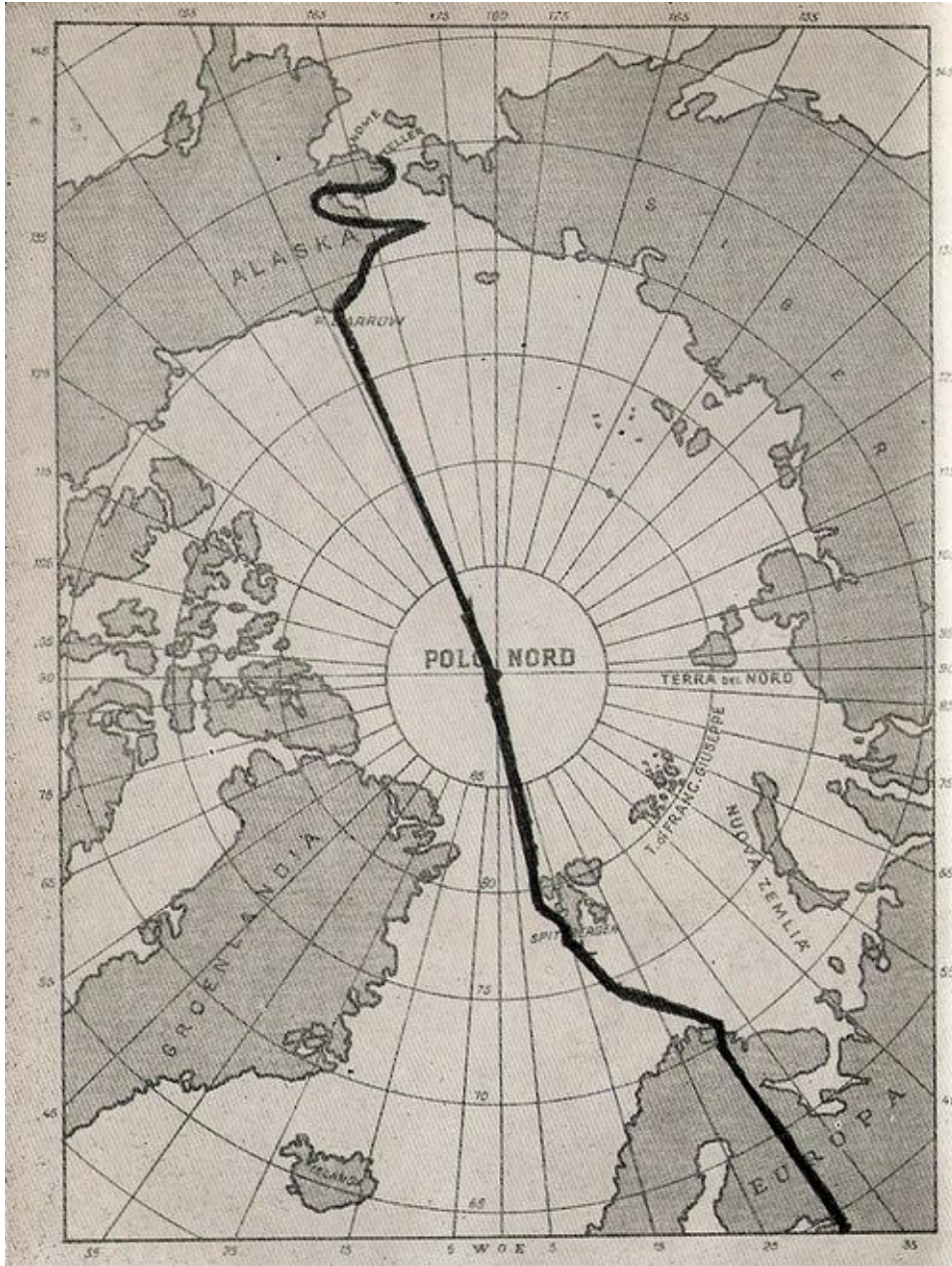
Pierwszy w historii wielkich odkryć przelot nad Biegunem Północnym miał miejsce w 1926 r. Inicjator tej wyprawy, Norweg Roald Amundsen, po zakończonej fiaskiem w maju 1925 r. próbie dotarcia do bieguna za pomocą hydroplanu pilotowanego przez por. Dietrichsona, postanowił wykorzystać do tego celu sterowiec.



Amundsen w King's Bay - 1926r (foto z ks. "Czerwony Namiot")

Sfinansowania wyprawy podjął się aeroklub norweski i osoba prywatna – Amerykanin Lincoln Ellsworth. Po nieudanej próbie zakupu takiego statku powietrznego w firmie Zeppelin, Amundsen zwrócił się z taką propozycją do rządu włoskiego.

Już 01 września 1925 r. podpisano w Rzymie porozumienie w sprawie sprzedaży sterowca N-1. Stronę włoską reprezentował Mussolini (minister lotnictwa), stronę norweskiego aeroklubu - Amundsen. Ekspedycja była przedsięwzięciem norweskim, natomiast przygotowanie techniczno-lotnicze wyprawy należało do strony włoskiej, zgodnie z koncepcją opracowaną przez Umberto Nobile. Po niezwykle sprawnie dokonanych przeróbkach sterowca N-1 (przemianowanego na „Norge”), zbudowaniu od podstaw bazy w King’s Bay na Spitzbergenie (z otwartym hangarem, zapasem wodoru, benzyny i części zamiennych) oraz zmontowaniu masztów cumowniczych w Oslo oraz w Vadso na północnym wybrzeżu Norwegii a także w King’s Bay, już z końcem marca 1926 r. „Norge” był gotów do lotu.



Trasa lotu polarnego „Norge” (foto z ks. "Czerwony Namiot")

Radiostację pokładową zamontował specjalista z firmy Marconi. Od Rzymu do King’s Bay operatorem-radiotelegrafistą był Rosjanin Olomkin. Spisywał się doskonale odbierając i wysyłając dziesiątki depeš. Tuż przed wylotem do ostatniego etapu został zastąpiony (wbrew woli Nobilego), rzekomo z powodu złego słuchu, przez norweskiego radiotelegrafistę.

Ekspedycja nazwana przez Norwegów „Lot transpolarny Amundsen-Ellsworth-Nobile” wyruszyła

z Rzymu w dniu 10 kwietnia 1926 r. z 21 osobami na pokładzie. Pierwszy etap do Pulham (Norfolk) w Anglii trwał ponad 30 godz.

Po 2-dniowym postoju oraz uzupełnieniu paliwa i wodoru, wyruszono do Oslo, gdzie wylądowano po południu 14 kwietnia. Po kilkugodzinnym postoju wylot do Gaczniny k. Leningradu, gdzie wylądowano wieczorem 15 kwietnia. Przelot na Spitzbergen nastąpił dopiero w dniu 05 maja, z międzylądowaniem w Vadso. Bazę King's Bay osiągnięto rankiem 07 maja 1926 r.

Odlot w kierunku bieguna nastąpił 11 maja o godz. 08:50. Na pokładzie było 16 osób; w tym:

- Roald Amundsen – kierownik wyprawy,
- Lincoln Ellsworth – finansista amerykański (wkład 125 tysięcy dolarów),
- Umberto Nobile – dowódca statku.

Skład narodowościowy: 8 Norwegów (w tym 1 dziennikarz), 6 Włochów, 1 Szwed i 1 Amerykanin.

Nad Biegunem Północnym sterowiec znalazł się o godz. 01:30 12 maja 1926 r. Na lód zrzucono trzy flagi: norweską, amerykańską i włoską. Radiotelegrafista nadał komunikat o zdobyciu bieguna. Po tym uroczystym akcie, sterowiec nabierając wysokości i prędkości kontynuował lot w kierunku Alaski. Z niewyjaśnionej nigdy przyczyny radiostacja pokładowa przestała działać, pozbawiając dowództwo sterowca aktualnych komunikatów meteorologicznych. Dziewiczy lot nad Morzem Arktycznym w kierunku Alaski odbywał się w zmiennych warunkach pogodowych, były okresy silnego oblodzenia sterowca. Odrywające się kawałki lodu, uderzane przez śmigła silników, uszkadzały powłokę kadłuba i powierzchnię zbiorników powietrznych.

Wylądowano o godz. 07:30 w dniu 14 maja 1926 r. w eskimoskiej osadzie Teller, w odległości ok. 180 km od Nome. Lądowanie w trudnych warunkach pogodowych, chociaż szczęśliwe, spowodowało uszkodzenie sterowca podczas jego posadzenia bezpośrednio na przybrzeżnym lodzie.

Amundsen mógł być zadowolony – jego wyprawa rozpoczęła nową erę badań polarnych: zwiadu lotniczego. Jego obserwacje podczas lotu wzdłuż 159 południka (długości zachodniej) na dystansie ok. 2000 km, rozwiały hipotezę istnienia nieznanego kontynentu między Biegunem Północnym a Alaską.

Nobile miał powód do satysfakcji: jego niewielki sterowiec mimo mnóstwa przeciwności, pokonał podczas 171 godzin lotu olbrzymią odległość 13 tysięcy km, potwierdzając przydatność tego środka transportu lotniczego do różnych zadań.

Zaprojektowany i wykonany przez Nobilego aerostat, dostosowany przez niego w rekordowo krótkim czasie do sprostania przewidywanym ekstremalnym warunkom pogodowym, spisał się znakomicie.

Jedyny aparat naukowy zamontowany na „Norge” to urządzenie do pomiaru przewodnictwa elektrycznego atmosfery, własność czeskiego fizyka Frantiska Behounka. Aparatura ta została zamontowana przy udziale Nobilego na pokładzie sterowca w King's Bay niemal w ostatniej chwili przed wylotem i obsługiwał ją meteorolog Szwed Finn Malmgren; dla Behounka Amundsen nie znalazł miejsca na pokładzie...

Szereg cennych pomiarów dokonanych tą aparaturą to jedyny „dodatkowy” sukces naukowy kosztownej wyprawy.

Cały świat był zachwycony. Gratulacje dla wszystkich uczestników ekspedycji nadchodziły ze wszystkich stron. Wkrótce jednak doszło do nieporozumień między Amundsenem a Nobile, za sprawą Norwega, który w swoich publikacjach pomniejszał rolę i zasługi Nobilego. W tym sporze istotne jest to, że norweski aeroklub przyznał rację Nobilemu i zarzucił swojemu wielkiemu rodakowi złamanie warunków podpisanych wcześniej umów ze stroną włoską.

Faktem jest, że wysiłek techniczno-logistyczny strony włoskiej był decydujący dla powodzenia całej wyprawy. Umiejętności dowódczych i pilotażowych Nobilego (wówczas pułkownika) nikt nie miał prawa kwestionować. W sytuacjach trudnych podejmował błyskawicznie trafne decyzje i wielokrotnie sam przejmował stery. Bilans finansowy przedsięwzięcia też wykazał, że przeważającą część kosztów ponieśli Włosi. Sprzedany Norwegom statek za 75 tysięcy dolarów został, po zakończeniu ekspedycji, odkupiony przez rząd włoski za 40 tysięcy dolarów. Uszkodzony przy lądowaniu w Teller sterowiec „Norge”, został dodatkowo zdewastowany przez amerykańskich łowców pamiątek i w tym stanie nie przedstawiał już wielkiej wartości użytkowej.

Polski wątek:

Uczestników ekspedycji z Teller do Nome przewiózł w dniu 31 maja 1926 r. mały okręt amerykańskiej straży przybrzeżnej. Wśród witającego tłumu wyróżniały się postacie dwóch o. jezuitów. Im właśnie Nobile przekazał list, od generała tego zakonu o. Ledóchowskiego (Polaka), w którym przełożony zakonu polecał otoczyć opieką uczestników wyprawy. Sposobność do tego była, gdyż przez 18 dni oczekiwano na przybycie statku „Victoria” z Seattle.

II. Sylwetka Umberto Nobile.

Po ukończeniu liceum zapisał się na uniwersytet, na wydział matematyki i fizyki. Było to wymagane aby dostać się na wydział inżynierii na politechnice. Ukończył studia podyplomowe uzyskując drugi dyplom z elektrotechniki. Pracował kilka lat w Głównym Inspektoracie Kolei. W 1910 r. zafascynował go lotnictwo – zapisał się do wojskowej szkoły konstrukcji lotniczych w Rzymie, którą ukończył z pierwszą lokatą. Z powodów rodzinnych zrezygnował z propozycji podjęcia pracy w Zakładach Konstrukcji Lotniczych przy konstrukcji sterowców. Powrócił do pracy na kolei, realizując zadanie sekretarza komisji przy odbiorze technicznym 19 km odcinka kolei linowej od portu w Savonie do stacji kolejowej w San Giuseppe. Od tego czasu koleje linowe stały się jego ulubioną pasją.



Dowódca wyprawy, generał Umberto Nobile

(foto z ks. "Rozbitkowie na Morzu Polarnym")

13

Z chwilą przystąpienia Włoch do wojny w maju 1915 r., 30-letni Nobile zgłosił się do dyspozycji Ministerstwa Wojny. Dostał przydział do Wojskowych Zakładów Konstrukcji Lotniczych i rozpoczął pracę nad projektem małego sterowca (pojemności 2600 metrów sześciennych) do patrolowania wód przybrzeżnych. Szybko awansował i już w grudniu 1917 r. został v-dyrektorem tych zakładów. Zakłady z ponad tysięczną załogą wojskowych i cywilnych specjalistów, produkowały bardzo udane typy statków powietrznych, eksportowane do wielu krajów. W 1918 r. Nobile zaprojektował największy w tym czasie na świecie, półsztywny sterowiec o kubaturze 34 tysięcy metrów sześciennych, napędzany przez 6 silników. Już jako dyrektor zakładów, w 1919 r. otrzymał rządowe zlecenie na wykonanie tego modelu, oznaczonego symbolem T-34. Wiosną i latem następnego roku wykonano 25 lotów próbnych. W jednym z lotów uczestniczył nawet król Włoch. W 1921 r. ten egzemplarz T-34 otrzymał nazwę „Roma” i został sprzedany Armii USA.

Nobile dbał o odpowiednią promocję swoich projektów, zwracając uwagę zagranicznych ośrodków technicznych na nowe rozwiązania konstrukcyjne. Brał udział w Międzynarodowych Kongresach Żeglugi Powietrznej w Paryżu (1921 r.) i w Londynie (1922 r.). Jego publikacje naukowe były zamieszczane w technicznych periodykach angielskich i amerykańskich.

Oprócz prac związanych ze sterowcami, zaprojektował nowe modele spadochronów dla potrzeb lotnictwa, zdecydowanie poprawiając ich niezawodność. Opracował też system opuszczania kosza balonu obserwacyjnego (na spadochronie) razem z dwoma członkami załogi.

Z jego inicjatywy narodził się też projekt skonstruowania pierwszego we Włoszech całkowicie metalowego samolotu o zwartej budowie i idealnych kształtach aerodynamicznych. Taki samolot (Ca73) wkrótce został wykonany w zakładach Caproniego i pomyślnie przeszedł loty próbne. Aby samemu testować nowe modele sterowców uzyskał formalnie licencję pilota. Miał niespożytą energię twórczą i był konsekwentny w działaniu. Swoją uporczywością uratował zakłady konstrukcji lotniczych przed likwidacją w okresie przewrotu faszystowskiego.

W 1926 r. wspólnie z Roaldem Amundsenem odbył udaną wyprawę przez Biegun Północny z Europy na Alaskę, na skonstruowanym przez siebie sterowcu N-1 „Norge”.

W 2 lata później, podczas samodzielnej wyprawy do Bieguna Północnego na bliźniaczym sterowcu „Italia”, w drodze powrotnej w pobliżu północno-wschodniej części Spitzbergenu, doszło do tragicznej katastrofy w dniu 25 maja 1928 r. Uratowany Nobile wraz z częścią załogi w trwającej 7 tygodni akcji ratunkowej doznał osobistej porażki, oskarżony przez rząd faszystowski o spowodowanie wypadku. Zniestawiony i zdegradowany opuścił Włochy. Przez 5 lat był doradcą w Moskwie i organizował produkcję sterowców w ZSRR.

Od 1939 przebywał w USA i pracował jako instruktor w prowincjonalnej szkole lotniczej.

Do ojczyzny powrócił w 1942 r. Po wojnie został zrehabilitowany.

Aktywnie pracował społecznie i naukowo. Zmarł w Rzymie w 1978 r.

III. Wyprawa polarna Nobilego.

Lot z Mediolanu do King's Bay

Start do I etapu z Mediolanu do Jezierzyc k. Słupska nastąpił o godz. 01:55 w dniu 15 kwietnia 1928 r. Dokładna trasa nie jest znana (przynajmniej w materiałach „internetowych”).

Generał Nobile w swojej książce „Czerwony namiot” tak opisał ten 30-godzinny lot:

Wystartowaliśmy z Mediolanu w nocy z 13 na 14 marca o godzinie 1.55, lecąc do Słupska położonego nad Morzem Bałtyckim. Przy przekraczaniu Alp Karnijskich gwałtowny podmuch wiatru spowodował uszkodzenie lewego, poziomego statecznika. Dalej nad Sudetami weszliśmy w strefę frontu burzowego. Lecieliśmy pogrążeni we mgle, tak że ledwo widać było okolicę. Nagle spadł gęsty grad, który poobijał krawędzie śmigieł. Wśród gradu załśniły pierwsze błyskawice. Burza otaczała nas ze wszystkich stron. Wylądowania atmosferyczne następowały teraz jedno po drugim — z tyłu, z przodu, po lewej i po prawej stronie sterowca. W każdej chwili piorun mógł trafić w nasz statek wypełniony 19 tysiącami metrów sześciennych wodoru. „Italia” od razu stanęłaby w płomieniach. Aby zmniejszyć niebezpieczeństwo, poleciłem trzymać się nisko — sto, sto pięćdziesiąt metrów nad ziemią. Lecieliśmy w ten sposób wśród burzy przez góry, to wznosząc się dla pokonania wyniosłości terenu, to obniżając się ku ziemi lub zbaczając, aby nie uderzyć w jakiś stok górski wylaniający się nagle przed nami z mgły. Był to lot niesłychanie niebezpieczny, tuż nad ziemią, wśród nie ustających błyskawic i rozzierających odgłosów grzmotów. Tę bardzo ciężką próbę zarówno statek, jak i załoga przeszli znakomicie. Dnia 16 kwietnia o godzinie 7.50 wylądowaliśmy na lotnisku Jezierzycy.

Porównując ten fragment z publikowanymi opisami zarejestrowanych obserwacji sterowca „Italia”:
 - na stronie czeskiej: [www.babice-nad-svitavou.cz/file.php?nid=811&oid=58914\[nieaktualne\]](http://www.babice-nad-svitavou.cz/file.php?nid=811&oid=58914[nieaktualne])
http://www.babice-nad-svitavou.cz/e_download.php?file=data/editor/109cs_2.pdf&original=9.pdf

- na stronie polskiej: http://portal.katowice.pl/index3.php?id=felieton/zeppelin_nad_katowicami

oraz uwzględniając średnią prędkość lotu i wprowadzając oczywiste poprawki godzinowe, można domniemywać, że nad Brnem sterowiec przelatował ok. godz. 12-tej. Po wejściu w strefę burzy nad Morawami i Sudetami Wschodnimi został zniesiony na wschód w rejon Ostravy i po zmianie pogody, ok. godz. 16-tej znalazł się nad Katowicami, kontynuując lot na północ. Czy faktycznie skorygowano lot wracając ok. 200 km na zachód na zaplanowaną trasę i ponownie byli widziani na wieczornym niebie w czeskich Babicach? Jest to możliwe, gdyż lądowanie w Jezierzycach było przewidziane na godzinę 07:00 następnego dnia i była odpowiednia rezerwa czasowa dla pokonania dodatkowych kilkuset km.

Uważny czytelnik z pewnością zauważy wielkie nieścisłości w poszczególnych relacjach i oczywiste błędy, jak np. przy określeniu daty majowej dla przelotu nad Katowicami. Takich pomyłek jest niezmiernie dużo – niektóre są utrwalane i powielane z zadziwiającym uporem, o czym będzie jeszcze mowa w dalszej części opracowania.

Jeseritz bei Stolp (taką nazwę wówczas miało to miejsce) było jedną z trzech wielkich baz do obsługi sterowców na terytorium Niemiec. Baza ta była doskonale przygotowana do wszelkich napraw i zaopatrzenia „Italii”. Dowódca wyprawy postanowił poczekać ze startem w dalszą drogę, aż okręt „Citta di Milano” ubezpieczający wyprawę, dotrze do bazy w King’s Bay z wyposażeniem i materiałami dla ekspedycji.

Ten ponad 2-tygodniowy okres jest opisany na oficjalnej stronie miasta Słupsk:

<http://www.slupsk.pl/turystyka/dokumenty/686.html>



sterowiec przy maszcie cumowniczym (foto z kolekcji QSL's autora)

Start do II etapu z Jezierzyc do Vadso (północno wschodnie wybrzeże Norwegii) długości 1900 km nastąpił o godz. 03:28 w dniu 03 maja 1928 r.

Wylądowano w Vadso o godz. 09:00 w dniu następnym, cumując do masztu zamontowanego tutaj 2 lata temu dla potrzeb poprzedniej wyprawy. Uzupełniono zapasy wodoru i paliwa. Tu znów zerwała się gwałtowna burza, która spowodowała pewne uszkodzenia metalowego szkieletu w ogonowej części sterowca.

Start do III etapu z Vadso do King's Bay (zachodnia część Spitzbergenu) nastąpił o godz. 21:00 w dniu 05 maja. Przylot do punktu docelowego – bazy lotów polarnych w osadzie górniczej Ny Alesund o godz. 12:45 w dniu 06 maja 1928 r.

W odróżnieniu od poprzedniej ekspedycji z Amundsenem, tym razem program wyprawy zakładał szereg badań geograficznych i naukowych w strefie okołobiegunowej.

Polski wątek:

Jednym z trzech uczonych zaproszonych przez Nobilego do udziału w ekspedycji był Czech Frantisek Behounek, 30-letni fizyk z Instytutu Radiologii Uniwersytetu w Pradze. W latach 1920-22 studiował na Sorbonie w Paryżu w laboratorium pierwiastków radioaktywnych pod kierunkiem Marii Curie-Skłodowskiej. Z jej rekomendacji ten naukowiec, zajmujący się nowoczesnymi kierunkami badań, znalazł się w składzie wyprawy.

IV. Loty polarne

Aby zrealizować bogaty program badań geograficznych, meteorologicznych i fizycznych rejonów okołobiegunowych, Nobile wykonał dwa loty przed zasadniczą wyprawą. Pierwszy przelot został skrócony do 8 godzin z uwagi na pogarszający się stan pogody i uszkodzenie urządzenia sterowego w rejonie Północnego Przylądka archipelagu Spitzbergenu. Do drugiego lotu „Italia” wystartowała 15 maja w kierunku archipelagu Franciszka Józefa i w rejon Ziemi Północnej. Dotarła aż do 92 stopnia długości wschodniej i w ciągu 3 dni lotu pokonano dystans 4 tysięcy km. Był to przelot pionierski. Większość tej trasy prowadziła po nieznanym do tej chwili rejonach.



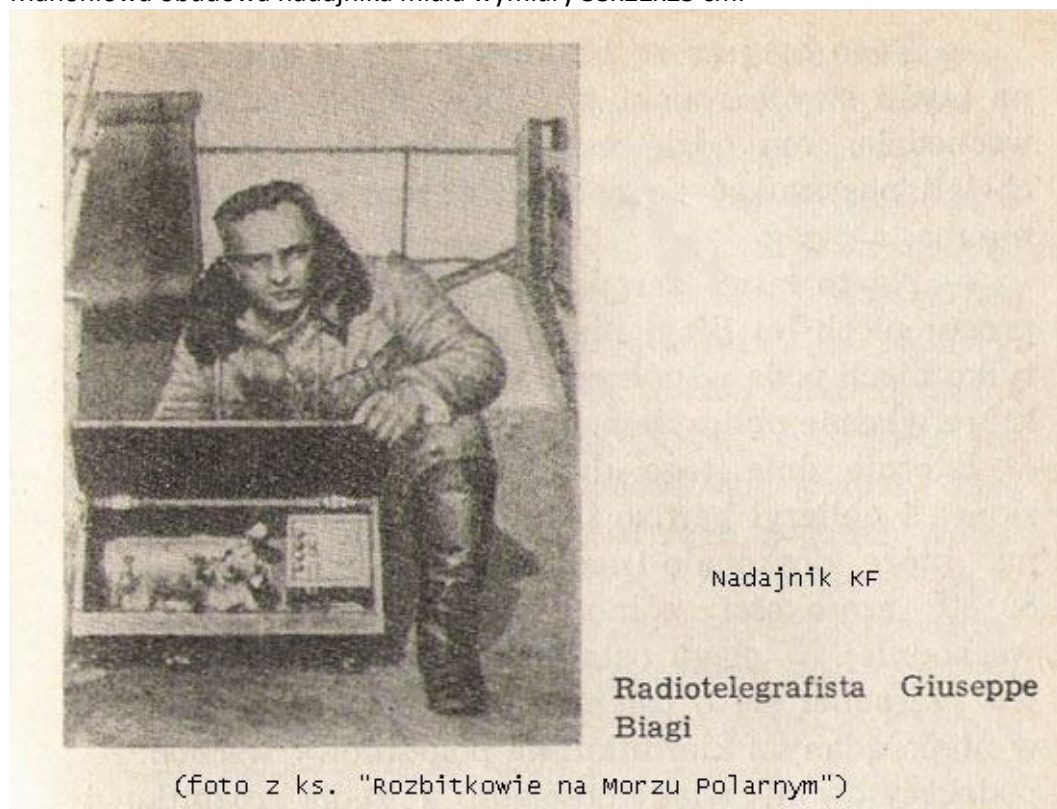
Powrót „Italii” z lotu nad rejonami biegunowymi
(foto z ks. "Czerwony namiot")

V. Łączność radiowa wyprawy.

Pokładowa radiostacja sterowca to profesjonalna radiostacja długofalowa zasilana spalinowym agregatem prądowórczym, utrzymująca stałą łączność telegraficzną (alfabetem Morse'a) na fali

900 m (ok. 330 kHz) z centrum radiowym na „Citta di Milano”, która to jednostka została przydzielona jako okręt pomocniczy wyprawy. Grupa radiowa na okręcie dowodzona przez kpt. Baccarani’ego była doskonale wyposażona w nowoczesne anteny i urządzenia goniometryczne. Do tej grupy radiowej (przed ostatnim etapem wyprawy) został też przydzielony Ettore Pedretti - drugi radiotelegrafista z załogi sterowca.

Drugie (**zapasowe**) **urządzenie radiowe** na sterowcu to panelowa, 2-częściowa radiostacja amatorska składająca się z odbiornika prod. angielskiej i nadajnika z zakresem fal krótkich od 33 m (9 MHz) do 47 m (6,4 MHz). Był to „wkład” krótkofalowców mediolańskich w sponsoring wyprawy. Konstruktorem nadajnika był radioamator- nadawca z Wenecji Giulio Salom (znak wywoławczy: **i1MT** a po reformie prefiksów znak: **IOACL**). Nadajnik pracował w układzie Hartley’a na 1 lampie firmy Philips TB 04-10, moc ok. 25 watów, zasilany wbudowaną przetwornicą 12 V/300 V. Mahoniowa obudowa nadajnika miała wymiary 55x22x25 cm.



*W tym miejscu wypada dodać kilka zdań o fenomenie jakim jest **ruch radioamatorski**, który pojawił się niemal równocześnie z przełomowym wynalazkiem Guglielmo Marconi’ego. Zwłaszcza po I Wojnie Światowej nastąpił lawinowy rozwój techniki radiowej, oprócz radiostacji wojskowych i rządowych oraz cywilnych rozgłośni radiowych pojawiły się indywidualne, prywatne urządzenia do nawiązywania dwustronnych łączności. W latach dwudziestych i trzydziestych XX wieku odbywał się też światowy proces legislacyjny, normujący wszystkie zagadnienia związane z wykorzystaniem i przydziałem całego widma radiowego. Pierwsze Międzynarodowe Konferencje Radiokomunikacyjne, zauważając radioamatorów i doceniając ich twórczy wkład w rozwój tej nowej dziedziny techniki, przyznały im pasmo fal krótkich. Według ówczesnych decydentów to pasmo nie nadawało się do profesjonalnego wykorzystania.*

Następne lata zmieniły ten pogląd, głównie za sprawą krótkofalowców, którzy poznając zjawiska propagacji fal radiowych w ścisłym związku ze stanem jonosfery ziemskiej

i aktywności słonecznej, bez trudu nawiązywali międzykontynentalne łączności radiowe. Obecnie krótkofalowcy mogą korzystać jedynie z wąskich, ściśle określonych wycinków widma radiowego począwszy od 1,8 MHz. Regułą jest, że początkujący radioamator jest nasłuchowcem a po zdaniu egzaminu państwowego zostaje nadawcą i otrzymuje unikalny znak wywoławczy. Ilość nadawców indywidualnych na naszej planecie stale rośnie; aktualnie jest ich prawie pięć milionów. Nie zmienia się jedynie idea ruchu radioamatorskiego: integracja wszystkich ludzi dobrej woli i niesienie pomocy w przypadku zagrożeń. W każdej minucie na pasmach amatorskich realizowane są setki łączności (QSO), podczas których rozmawiają ze sobą nadawcy: ludzie zwykli i koronowane głowy, bez podziałów rasowych, kulturowych i narodowościowych. Pokwitowania łączności (QSL) są cenną pamiątką i podstawą w klasyfikacji sportowej.

VI. Lot do Bieguna Północnego.

Po kilku dniach przygotowań do zasadniczego etapu wyprawy, osiągnięto gotowość w dniu 21 maja i oczekiwano na poprawę pogody. W programie lotu, przy sprzyjających warunkach nad Biegunem, planowano wysadzić kilku ludzi ze sprzętem naukowym do przeprowadzenia badań z zakresu magnetyzmu ziemskiego i grawitacji oraz dokonać pomiaru głębokości oceanu. Ich pobyt miał trwać nawet tydzień i w tym celu były przygotowane dwa duże worki z odpowiednim wyposażeniem (w tym namiot 3-osobowy) i żywnością na trzy tygodnie. Jeden z tych zasobników załadowano do przedniej części kadłuba, nad gondolą. Łączność tej grupy ze sterowcem miała zapewnić krótkofalówka. Przewidujący generał Nobile uzgodnił, na wszelki wypadek, z centrum radiowym okrętu (znak wywoławczy: **IGJ**) ubezpieczającego ekspedycję, sposób organizacji łączności, częstotliwości alarmowe i godziny ewentualnego nadawania sygnałów niebezpieczeństwa. Polecił też załadować na sterowiec zapasową radiostację. Po ustaleniu ostatecznej obsady (16 osób), w jej składzie pozostawiono tylko jednego radiotelegrafistę. Zastępca dowódcy komandor Mariano uznał zatem, że zapasowa radiostacja jest niepotrzebna. Na szczęście, radiotelegrafista Giuseppe Biagi ukrył ją w swojej kabinie (wydzielonej części gondoli).



W kabinie pilota „Italii”: Běhounek (z lewej) i dziennikarz Lago
(foto z ks. "Czerwony namiot")

Trasa lotu wytyczona została od King's Bay na zachód do północnej części Grenlandii, następnie zwrot na północ i wzdłuż 27 południka (długości zachodniej) do Bieguna Północnego. Tam w zależności od sytuacji meteorologicznej miano zdecydować, czy wracać na Spitzbergen lub wybrać inny kierunek? Ta druga ewentualność niosła niebezpieczeństwo kłopotów przy lądowaniu w nieprzygotowanym miejscu.

Arduino i Ciocca na pomoście zewnętrznym „Italii”



(foto z ks. "Czerwony namiot")

Wystartowano rankiem 23 maja 1928 r. Widoczność ograniczała mgła, ale lot odbywał się bez przeszkód. Z chwilą dotarcia do Przylądka Bridgmana na północy Grenlandii, ukazało się słońce umożliwiając obserwację na odległość aż 100 km z każdej strony sterowca. Przy korzystnym wietrze południowym szybko zbliżano się do bieguna trasą do tej pory nie przetartą przez człowieka. W odległości ok. 200 km od bieguna pojawiła się bariera ciemnych chmur a następnie mgły. Zwiększono wysokość lotu do 1000 m aby umożliwić kontrolę sekstantem pozycji statku.

O godzinie 00:20 w dniu 24 maja 1928 r. „Italia” znalazła się nad Biegunem Północnym.

Po odpowiednich manewrach obniżono pułap do 100 m. Zakotwiczenie i wysadzenie ludzi na popękany lód nie wchodziło w rachubę z uwagi na wiejący w dalszym ciągu z kierunku Spitzbergenu silny wiatr. Krążąc nad biegunem przystąpiono do ceremonii opuszczenia na lód włoskiej flagi, dębowego krzyża poświęconego przez papieża Piusa XI oraz zrzucano dużą ilość proporczyków. Odśpiewano pieśń narodową przy melodii odtwarzanej z gramofonu.

Po uroczystości odbyła się narada oficerów z udziałem meteorologa Malmgrena, który na podstawie dostępnych komunikatów meteorologicznych z Tromso ocenił, że wiatr wkrótce zmieni kierunek na północno-zachodni, a więc korzystny dla lotu w kierunku bazy wyprawy. Taką też decyzję podjął Nobile. Po 2-godzinnym pobycie nad biegunem, „Italia” wyruszyła wzdłuż 25 południka (długości wschodniej) na południe. Mijały godziny a wiatr nie ustawał, wręcz przeciwnie, wzrastał się. Prędkość rzeczywista, mimo pracy trzech silników i zwiększeniu obrotów, wynosiła tylko 60 km/godz. Statek powietrzny walczył z przeciwnym wiatrem, śnieżycą i oblodzeniem, coraz częściej słychać było huk odrzucanych kawałków lodu przez śmigła silników. Mechanik płatowcowy Alessandrini cały czas naprawiał uszkodzenia powłoki. Obsługa silnikowa bez wytchnienia nadzorowała pracę silników. Radiotelegrafista Biagi nieustannie przyjmował i nadawał depesze do centrum radiowego, oficerowie nawigacyjni kontrolowali kurs i pozycję na podstawie danych goniometrycznych oraz własnych pomiarów.

Mimo zmęczenia i napiętej atmosfery, spokojnie pracował przy swoich przyrządach dr Behounek. Oprócz urządzenia do pomiaru przewodnictwa elektrycznego atmosfery, była też aparatura do pomiaru promieniowania kosmicznego i poziomu tła radioaktywnego. Dowódca wyprawy cały czas nadzorował sterowiec, reagując na każdy sygnał. Wskutek oblodzenia urządzeń zaczęły zawodzić układy sterownicze i zawory regulujące ciśnienie gazu.

Krytyczny moment nadszedł o godz. 10:30 w dniu 25 maja 1928 r.

Wskutek rozszczelnienia tylnego zbiornika gazu, sterowiec w przechyle na część ogonową zaczął lotem ślizgowym szybko opadać w dół z wysokości ok. 200 m. Zarządzone manewry silnikami i balastem nie odniosły pożądanego skutku. Również próba zrzućcia łańcucha kotwicznego ważącego 400 kg nie powiodła się. Wkrótce sterowiec uderzył o nierówną powierzchnię lodu tylną częścią, co spowodowało roztrzaskanie i oderwanie tylnego silnika. Po tym uderzeniu odciążona część tylna uniosła się w górę, nastąpił przechył na dziób i po chwili nastąpiło uderzenie gondoli o spiętrzone zwały lodu. Dzieła zniszczenia dopełnił zaklinowany w bryłach lodu łańcuch kotwiczny, który dosłownie wyrwał większość gondoli z kadłuba. W jednej chwili wszyscy znajdujący się w kabinie znaleźli się na lodzie. Okaleczony kadłub z resztkami lewej ściany gondoli i uniesionym w górę przodem, lżejszy o ponad 1000 kg w mgnieniu oka uniosł się w górę. Na pomoście przy lewym silniku stał bez ruchu, zaskoczony główny mechanik silnikowy - Ettore Arduino.

Po kilku sekundach sterowiec z sześcioma członkami załogi zniknął we mgle.

To tragiczne zdarzenie trwało tylko trzy minuty.

Stan osobowy po katastrofie:

1. Gen. Umberto Nobile – dowódca wyprawy - ciężko ranny (złamania prawej ręki i nogi, stłuczenie klatki piersiowej oraz rana na głowie).
 2. Kmdr Adalberto Mariano – zastępca dowódcy, nawigator – bez obrażeń.
 3. Kmdr ppor. Filippo Zappi – nawigator – lekko kontuzjowany. Po kursie felczerskim – pełnił funkcję lekarza obozowego.
 4. Por. mar. Alfredo Viglieri – nawigator, hydrograf – bez obrażeń.
 5. Kpr. Giuseppe Biagi – radiotelegrafista – bez obrażeń.
 6. Dr Finn Malmgren – meteorolog, fizyk z Uppsali – zwichnięta ręka i stłuczenie barku.
 7. Dr Frantisek Behounek – fizyk z Pragi – bez obrażeń.
 8. Inż. Felice Trojani – główny inżynier – bez obrażeń.
 9. Natale Cecioni – główny mechanik sterowca - ciężko ranny (złamana noga).
- (†) 10. Vincenzo Pomella – brygadzysta silnikowy – zginął w katastrofie, został odnaleziony w dniu następnym przy rozbitym silniku. Pochowano go w lodowej niszy w miejscu śmierci. Po kilkunastu dniach odbył się skromny i smutny ceremoniał marynarskiego pogrzebu.
- (?) 11. Ppor. Ettore Arduino – główny mechanik silnikowy – zginął z wrakiem „Italii”.
- (?) 12. Sierż. Attilio Carrati – mechanik silnikowy – zginął z wrakiem „Italii”.
- (?) 13. Dr Aldo Pontremoli – fizyk z Mediolanu – zginął z wrakiem „Italii”.
- (?) 14. Dr Ugo Lago – filozof, dziennikarz – zginął z wrakiem „Italii”.
- (?) 15. Callisto Ciocca – mechanik silnikowy – zginął z wrakiem „Italii”.
- (?) 16. Renato Alessandrini – mechanik płatowcowy – zginął z wrakiem „Italii”.

VII. Czerwony namiot.

Krajobraz po katastrofie był przerażający: resztki lekkiej konstrukcji gondoli, przyrządy naukowe, dokumenty, rzeczy osobiste załogi i inne wyposażenie, zostało rozwleczone na przestrzeni kilkuset metrów lodowo-śnieżnego rumowiska, poprzecinanego wąskimi kanałami wśród spękanej kry lodowej. Poruszanie się ludzi po tym obszarze było niezwykle uciążliwe, wyczerpujące i niebezpieczne z uwagi na pułapki w postaci cienkiej tafli lodu na niektórych kanałach. To utrudnienie występowało przez cały okres wielotygodniowego (jak się okazało) okresu pobytu tej grupy w polarnych lodach.

Wśród rozbitków był tylko jeden człowiek z doświadczeniem polarnym: Szwed Finn Malmgren – meteorolog wyprawy. Jego rady i praktyczne wskazówki dotyczące ubioru i zachowania w arktycznym klimacie były wielce pomocne w organizacji obozowiska. Szybko odnaleziono duży zasobnik z namiotem (w czerwonym kolorze) o powierzchni nieco ponad 6 metrów kwadratowych i śpiworem, odzieżą, butami i żywnością. Drugi taki zasobnik, załadowany w głębi korytarza komunikacyjnego w dolnej części kadłuba, odleciał z „Italią” w nieznaną.

Jedyną żywą istotą zadowoloną z nieoczekiwanego „wylądowania” na polarnej pustyni była maskotka obu wypraw, ratlerek „Titina” – nieodłączna towarzyska Nobilego.

VIII. SOS – Sygnały radiowe rozbitków.

Radiotelegrafista Biagi odnalazł w śniegu:

- odbiornik krótkofalowy angielskiej produkcji;
- krótkofalową stację nadawczą w politurowanej mahoniowej skrzynce, otwieranej od góry;
- zapasowe lampy do odbiornika;
- dwa akumulatory 6 V/100 Ah oraz dużą ilość baterii anodowych.

Akumulatory i baterie, mimo drobnych uszkodzeń mechanicznych były sprawne. Zapewniały 60 godzin nadawania. Decyzją Nobilego, akumulatory i odbiornik umieszczono w namiocie. Nadajnik był na zewnątrz. Antena nadawcza to izolowany przewód rozwijany w kierunku korespondenta; w tym przypadku w kierunku południowo-zachodnim (do King’s Bay). Według ówczesnej wiedzy zapewniało to najlepszą siłę sygnału. Jak się okazało po kilku dniach, na falach krótkich nie jest to takie oczywiste i fale radiowe równie dobrze a może i lepiej, były emitowane w kierunku dokładnie prostopadłym do osi anteny.

Pierwsze wezwanie pomocy – sygnały SOS, nadał Biagi na fali 33 m już po 7 godzinach od katastrofy. Następne wezwania pomocy nadawał w ustalonym wcześniej, z centrum radiowym na „Citta di Milano” czasie, tj. przez ostatnie 5 minut nieparzystych godzin. Treść komunikatów redagował Nobile w języku włoskim i francuskim, czasem w jez. angielskim, nanosząc aktualną pozycję geograficzną. Oto treść jednego z telegramów (w tłumaczeniu na język polski):

„SOS SOS ITALIA. NOBILE. JESTEŚMY NA KRZE LODOWEJ BLISKO WYSPI FOYN, NA PÓŁNOCNY WSCHÓD OD SPITZBERGENU, SZEROKOŚĆ GEOGRAFICZNA 80 STOPNI 37 MINUT, DŁUGOŚĆ GEOGRAFICZNA 26 STOPNI 50 MINUT NA WSCHÓD OD GREENWICH. NIEMOŻLIWE PORUSZANIE SIĘ Z BRAKU SAŃ DO TRANSPORTU 2 RANNYCH. ODPOWIEDZIE PRZEZ **IDO 32**”

Znak wywoławczy radiostacji sterowca to: **ITALIA** (pierwsza litera „I” oznacza stacje włoskie).

Zdyscyplinowany i dobrze wyszkolony radiotelegrafista Biagi w ustalonym czasie szybko i płynnie wystukiwał kluczem sztorcowym treść wezwań pomocy, a następnie w namiocie włączał odbiornik i prowadził nasłuch na częstotliwości nadawania komunikatów przez radiostację Marynarki Wojennej w Rzymie (znak wywoławczy: **IDO**) pracującą na fali 32 m. Biagi przypuszczał, że jego nadawanie na częstotliwości bliskiej stacji IDO zostanie usłyszane niemal natychmiast. Tak się jednak nie stało. Sprawdzono więc aparaturę z udziałem fizyków - naukowców, połączenia przewodów, podwyższono zawieszenie anteny.

Po kilku dniach Nobile polecił nadawać sygnały SOS co godzinę (od 55 do 60 minuty) i dodatkowo o 19:30 w porze komunikatów z Paryża nadawanych także na fali 33 m z wieży Eiffla i słuchanych w całej Europie.

Po pierwszym tygodniu, z uwagi na konieczność oszczędzania akumulatorów, komunikaty SOS były nadawane co 4 godziny. W obozie polarników narastała niepewność i zwątpienie w sprawność działania ludzi na ubezpieczającym wyprawę okręcie.

W centrum radiowym na „Citta di Milano”, raz tylko, Ettore Pedretti, kolega Biagi’ego, usłyszał 29 maja niewielki, końcowy fragment czyjegoś nadawania i wykrzyknął „*To nadaje Biagi!*” ale przełożeni uznali, że to niemożliwe. Wcześniej bowiem, po analizie przyczyn raptownego zakończenia nadawania z „Italii” orzekli, że zostało to spowodowane... śmiercią radiotelegrafisty Biagiego!

Mijały kolejne dni gehenny rozbitków, o których losie nikt nic nie wiedział. Z nasłuchu komunikatów z Rzymu i Paryża wiadomo, że jest organizowana pomoc, ale podawany rejon ewentualnych poszukiwań był lokalizowany kilkaset km na zachód od ich faktycznego i co gorsze, codziennie zmieniającego się położenia. Był to efekt dryfowania popękanej powłoki lodowej. Jak ustalono w „Czerwonym namiocie” porównując uzyskiwane w ostatnich godzinach lotu „Italii” dane goniometryczne z zapisami własnych pomiarów pozycji, ta różnica została spowodowana zbyt dużym błędem źle zestrojonego goniometru na „Citta di Milano”. W tej sytuacji niezmiernie ważne było aby ktoś, jak najszybciej, usłyszał nadawane sygnały SOS.

IX. Intrygujące sygnały.

Cały świat już drugi tydzień mobilizował się do spontanicznej akcji ratowniczej. Gazety we wszystkich krajach codziennie drukowały wiadomości związane z zaginięciem wyprawy Nobilego. Była też informacja o tym, że ewentualni rozbitkowie posiadają radiostację małej mocy z zakresem krótkofalowym 33 m z własnym zasilaniem. Radioamatorzy posiadający umiejętność odbioru sygnałów nadawanych alfabetem Morse’a, również włączyli się do poszukiwań. Było kilka fałszywych zgłoszeń o odbiorze sygnałów SOS, m. inn. w USA.

W małej wiosce Wohma (loc. LO38JW), w granicach obecnej Kostromskiej Obłastii, w odległości 750 km na północny-wschód od Moskwy i 180 km na zachód od miasta Kirov, pracował jako kinooperator 22-letni Nikolaj Schmidt. Jak wielu młodych ludzi był zafascynowany radiem, konstruował proste odbiorniki radiowe zasilane niskim napięciem. W gronie kolegów uczyli się alfabetu Morse’a, zapoznawali się z artykułami z miesięcznika „Radio dla wszystkich” wydawanego przez ODR („Stowarzyszenie Przyjaciół Radia”) w Moskwie. Jego redaktorem był W. Mukoml.

Późnym wieczorem 03 czerwca 1928 r. (w tym czasie w Paryżu było po godz. 19:30) w trakcie prób i strojenia budowanego odbiornika, jego uwagę zwróciły słabe sygnały telegraficzne na tle szumów i trzasków od dalekich wyładowań atmosferycznych. Z kilkakrotnie powtórnego tekstu nadawanego w szybkim tempie, odebrał i zanotował następujące słowa:

„ITALIA ... NOBILI ... FRAN ... SOS SOS SOS ... TERRI TENO EHH”

Charakterystycznie brzmiące wołanie o pomoc „SOS” i pozostałe słowa szybko skojarzył z ostatnio czytаныmi wiadomościami, które docierały tutaj z parodniowym opóźnieniem. Aby upewnić się, że nie popełnił błędu, zawiadomił o tym swojego przyjaciela Mihaila Smirnova, także znajomego telegrafii. Smirnov z oddalonej o 35 km osady Zavietluzhe zjawił się pieszo w ciągu 5 godzin.

04 czerwca rano wspólnie wysłuchali kolejnego sygnału niebezpieczeństwa – wezwania pomocy. Sygnały były wyraźne, odbiór dobry; jedyna trudność to zbyt szybkie tempo nadawania. Jak po latach określił to M. Smirnov: „*Biagi te radiogramy adresował do zawodowych radiotelegrafistów, z pewnością nie przypuszczał, że mogą to odbierać amatorzy*”. Podobną opinię wyrażali też krótkofalowcy włoscy stwierdzając, że gdyby Biagi był krótkofalowcem, to prawdopodobnie nawiązałby dość szybko łączność z jakąś stacją amatorską.

Schmidt i Smirnov natychmiast udali się na pocztę w Wohmie i wysłali do ODR telegram o zwięzłej treści:

„MOSKWA. ODR. MUKOMLU. ITALIA. NOBILE. SCHMIDT. 3.VI.28”

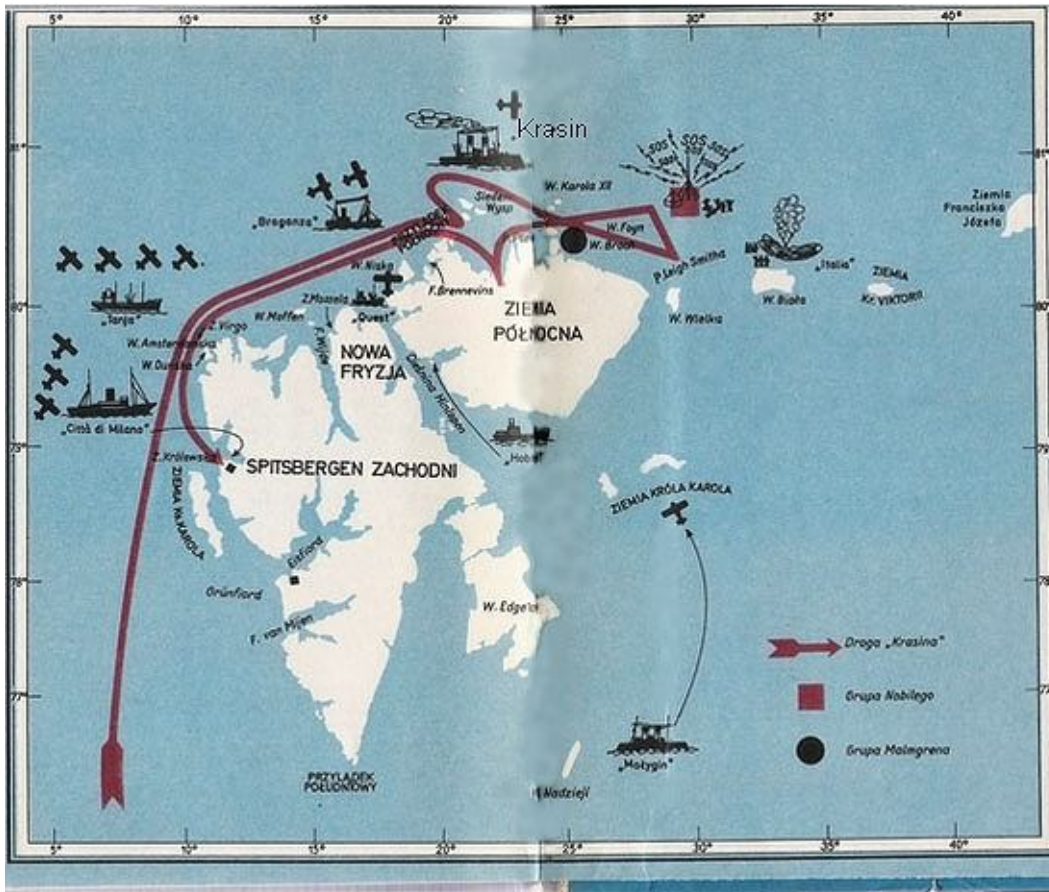
Pracownik telegrafu początkowo uznał treść telegramu za niezrozumiałą ale po interwencji u naczelnika poczty i wyjaśnieniu, że adresat będzie wiedział co to znaczy, telegram został wysłany. Tak też się stało. Redaktor Mukoml niezwłocznie powiadomił utworzony kilka dni wcześniej (29.05) rządowy Komitet dla Ratowania „Italii”.

Pełna informacja o tym nasłuchu kanałami dyplomatycznymi dotarła do Rzymu już 05 czerwca. Rozbitkowie usłyszeli tą radosną informację w komunikacie nadawanym przez IDO w dniu 07 czerwca. Od tej chwili Biagi był odbierany na „Citta di Milano” a akcja ratunkowa nabrała właściwego wymiaru.

W świat poszła informacja o niesłychanym wydarzeniu: sygnały SOS nadawane przez rozbitków „Italii” odebrał rosyjski radioamator Nikolaj Schmidt. I to była jedyna prawdziwa część tej wielkiej sensacji. Do dzisiaj, zwłaszcza na Zachodzie, lokalizuje się Wohmę gdzieś w pobliżu Archangielska a bohatera określa mianem nieletniego wiejskiego chłopca.

Szczególnie przesadzili w tym zakłamywaniu rzeczywistości twórcy filmu „Czerwony namiot” z 1970r, gdzie jest nawet mowa o „wiejskim, nierozgarniętym pastuszk”. Można się domyślać dlaczego tak się stało, gdyż los dla Schmidta nie był taskawy...

Dystans między miejscem katastrofy a Wohmą wynosi 2600 km; odebranie sygnałów z nadajnika o mocy ok. 5 W (tak oceniał moc wyjściową Biagi) z takiej odległości, robi i dzisiaj duże wrażenie.



**Przebieg akcji ratowniczej.
Mapka z ks. "Rozbitkowie na Morzu Polarnym".**

X. Chronologia wydarzeń po katastrofie „Italii” w 1928r.

- 30 maja – Wymarsz 3-osobowej pieszej wyprawy (tzw. Grupy Malmgrenna) po pomoc w kierunku wysp archipelagu. Oprócz Szweda było dwóch oficerów: Mariano i Zappi. Mieli zapas żywności na 1 miesiąc. W „Czerwonym namiocie” pozostało 6-ciu rozbitków.
- 03 czerwca – Sygnały SOS – wezwania pomocy zostały odebrane w oddalonej o 2600 km rosyjskiej osadzie Wohma przez radioamatora Nikolaja Schmidta.
- 18 czerwca – Amundsen w towarzystwie por. Dietrichsona (był pilotem podczas nieudanej próby dotarcia do bieguna w 1925r) wystartował z Tromso, na poszukiwania rozbitków hydroplanem Latham 47 z 4-osobową francuską załogą. Wkrótce po starcie zaginęli w rejonie Wyspy Niedźwiedziej.

- 23 czerwca – Obok „Czerwonego Namiotu” wylądował samolot pilotowany przez Szweda Lundborga. Z przyczyn technicznych zamiast wyznaczonego przez Nobilego do ewakuacji ранego Cecioniego, rozbitkowie i pilot przekonali Nobilego (również ранego) do ewakuacji. Przeważył argument, że będąc w sztabie akcji ratunkowej, dopilnuje prawidłowego jej przebiegu. Start samolotu z 2-osobową załogą, generałem Nobile i maskotką „Titiną” odbył się bez przeszkód.
- 24 czerwca – W kilka godzin później, na lądowisku przy „Czerwonym namiocie” ponownie usiłuje wylądować Lundborg; niestety, wskutek zaklinowania płozy samolot kapotował. Pilotowi (był sam, gdyż planowana była ewakuacja Cecioniego) nic się nie stało. Przy wraku samolotu urządzono nowe obozowisko.
- 06 lipca - Przy „Czerwonym namiocie” ląduje mały samolot typu Mol, pilotowany przez Shyberga i odlatuje z Lundborgiem.
- 10 lipca - Pilot Czukhnovski z lodołamacza „Krasin” w czasie lotu rozpoznawczego przekazuje na statek wiadomość o zauważeniu 2 ludzi na krze, kilka mil na północ od Wyspy Broch. Po przekazaniu ich pozycji jest zmuszony do awaryjnego lądowania na polu lodowym w fiordzie Rijp Ziemi Północnej Spitzbergenu.
- 12 lipca - Lodołamacz „Krasin” o godz. 06:40 podejmuje z małej kry lodowej dwóch oficerów włoskich z tzw. Grupy Malmgrena. Według ich wyjaśnień, miesiąc wcześniej wyczerpany i chory Malmgren sam skazał się na śmierć w lodach Arktyki, nakazując im dalszy marsz po pomoc ku wyspom.
- 12 lipca - Lodołamacz „Krasin” o godz. 21:15 dotarł do kry z „Czerwonym namiotem”. Zasadnicza akcja ratunkowa zakończyła się pełnym sukcesem. Na pokładzie statku było 7 uratowanych rozbitków ze sterowca „Italia”.
- 14 lipca – Lodołamacz „Krasin” wyrusza w drogę powrotną. W dwa dni później dotarł do fiordu Rijp aby zabrać załogę i samolot Czukhnovskiego.
- 20 lipca - Uratowani rozbitkowie przechodzą z „Krasina” na pokład „Citta di Milano” w King’s Bay.

Bezpośrednio w katastrofie i później podczas międzynarodowej akcji ratowniczej zginęło (lub zaginęło) 17 osób: 8 uczestników wyprawy i 9 ratowników.

Oprócz Amundsena i towarzyszących mu 5 osób, w katastrofie na terenie Francji zginęła 3-osobowa załoga samolotu włoskiego wracającego z Norwegii.

XI. Sylwetka Nikolaja Schmidta.

Urodził się w rodzinie inteligentkiej. Ojciec Nikolaja, Niemiec z pochodzenia, brał udział w wojnie rosyjsko – japońskiej oraz I Wojnie Światowej. Pracował we Władywostoku, Briąnsku i Kijowie jako mechanik-konstruktor oraz nauczyciel matematyki i kreślarnstwa. Matka była nauczycielką muzyki, znała język angielski, francuski i niemiecki.



Nikolaj Schmidt (1906–1942)

(foto z: <http://hibarabt.narod.ru/polarny-crug/index.html>)

Nikolaj ukończył szkołę średnią w Kijowie w 1924 r. i po śmierci ojca podjął pracę w zakładach poligraficznych, ukończył kurs obsługi maszyn drukarskich. Ze względów zdrowotnych przeniósł się w 1925 r. z matką i trzema braćmi na wieś do Zavietluzha, gdzie był bibliotekarzem w miejscowej czytelni. Wkrótce zaczął pracować jako kinooperator w sąsiedniej wiosce Wozniesienie-Wohma (obecnie: **Wohma**). Odziedziczył po ojcu zdolności konstruktorskie. Pasjonował się nowatorską techniką – radiem. Po znanych wydarzeniach związanych z „Italią”, ukończył studia, wyjechał do Uzbekistanu i pracował w Taszkencie w zakładach produkujących sprzęt radiowy. Wkrótce po napaści Niemiec na ZSRR Nikolaj Schmidt został aresztowany przez NKWD, oskarżony o szpiegostwo i skazany na karę śmierci. Został rozstrzelany w Taszkencie w dniu 12 sierpnia 1942 r. Niewinny człowiek podzielił los tysięcy jemu podobnych, niesłusznie oskarżonych obywateli wielkiego kraju zarządzanego przez zbrodniczy system. W 1984 r. staraniem redakcji miesięcznika „Radio” i przyjaciół-krótkofalowców pamiętających tego wspaniałego człowieka, Nikolaj Schmidt został zrehabilitowany. Autorem świetnego artykułu na ten temat jest ukraiński krótkofalowiec – Georg, znak: **UY5XE**, opublikowanego na stronie: <http://www.qrz.ru/articles/article270.html>

XII. Pamięć.

Osada **Wohma** jest obecnie siedzibą gminy na północno-wschodnim krańcu Kostromskiej Obłastii, oddalonej od Kostromy aż 450 km. W tej gminie nie ma aktualnie żadnego radioamatora-nadawcy co nie oznacza, że nikt nie pamięta o postaci Nikolaja Schmidta, słynnego radioamatora-nasłuchowca, który zasadniczo przyczynił się do uratowania rozbitków po katastrofie sterowca „Italia”. Jest o tym wzmianka na oficjalnej stronie gminy Wohma <http://wohma.ru/index.php?id=2> [nieaktualne]

„А в 1928 году малоизвестное село Вохма прославилось на весь мир. «Виновником» его славы стал молодой радиолюбитель Николай Шмидт, поймавший сигнал бедствия с итальянского дирижабля Нобилля”.

W oddalonym o 80 km mieście Sharya od kilkudziesięciu lat pracuje na amatorskich pasmach stacja **RA3NN**, operator Andre.

WAZ 16
ITU 29

RUSSIA

OBL 132
SHARYA

RA3NN

TO *SP6BVR* VIA *SP CONTEST*

DATE	UTC	MHz	TWO WAY	RST	QSL
<i>3.03.93</i>	<i>1712</i>	<i>14</i>	<i>CW</i>	<i>599</i>	<i>PSC</i>

3.03.93
ANDRE HUDYCOV
P.O.Box 1 SHARYA
157610 RUSSIA

73! Op.

UD60J PRINT

Potwierdzenie łączności telegraficznej (cw) z amatorską radiostacją w Sharya, odległą o 80 km od Wohmy (z kolekcji QSL's autora).

Z jego inicjatywy, w 70-tą rocznicę tych wydarzeń, w Wohmie pracowały okolicznościowe stacje amatorskie: **UE3NNN** i **UE3NWO** z wieloma operatorami.

Wydano też dyplom „Nikolaj Schmidt”.

Również radioamatorzy włoscy uruchamiają okolicznościowe stacje amatorskie w latach „okrągłych” rocznic lotu polarnego generała Umberto Nobile.



**Potwierdzenie łączności ze stacją okolicznościową
 w 75 rocznicę wyprawy Nobilego (z kolekcji autora).**

Należy oczekiwać, że tak też będzie z okazji kolejnych rocznic. Wyczyn radioamatora Nikolaja Schmidta jest naprawdę doniosły: był to pierwszy, znakomity dowód przydatności amatorskiej radiokomunikacji i przykład braterstwa ludzi dobrej woli.

XIII. Znaki zapytania.

Czy faktycznie sterowiec był widziany nisko nad Złotym Stokiem, jak ktoś wpisał to do kalendarium? Jest tylko jedna możliwość, że tak mogło się zdarzyć: Po przelocie nad Brnem → Babicami → w pobliżu Masywu Śnieżnika, sterowiec dostaje się w strefę gwałtownej burzy. Manewrując na niskim pułapie wśród dolin, wąwozów i przełęcz Sudeckich, w pewnej chwili pojawia się nad tym miasteczkiem. Ale wtedy relacja „katowicka” stoi pod znakiem zapytania. Jest zbyt mało danych, a istniejące, wzajemnie się wykluczają.

Mnie osobiście zastanawia, dlaczego generał Nobile przebywając w Moskwie w latach 1932-36 nie spotkał się z Nikolajem Schmidtem? Mocno wierzę, że z taką inicjatywą wystąpił...

Opracowano na podstawie książek:

1. Umberto Nobile „Czerwony namiot”, Czytelnik, Warszawa 1976.
2. Frantisek Behounek „Rozbitkowie na Morzu Polarnym”, Wyd. Śląsk, 1974 r.

Stanisław Cichoń (SP6BVR)
 Kłodzko, styczeń 2008 r.