# Vészjelzések a Dakotáról



A gleccserek olvadása egyfelől egy rendkívül szomorú következménye az emberi tevékenységnek, főleg a légkörben felhalmozódó szén-dioxidnak. Másfelől viszont izgalmas történelmi leletek kerülnek elő a jég fogságából, akár több száz év távlatából is; ilyen például Özi, a jégember (→ wikipedia Özi) története is.

2018-ban, a szokatlanul meleg nyarat követően a svájci **Gauli-gleccser**ből repülőgép roncsok olvadtak ki, például egy teljes és egészen jó állapotú légcsavar is, melyről a szakértők rögtön megmondják, hogy egy DC–3-as Dakota (pontosabban egy **C-53 Skytrooper**) alkatrésze volt.

Ez a felfedezés persze nem zaklatta fel annyira a kutatókat, mint a jégember, és ez érthető is, hiszen ennek a roncsnak a teljes története akkor már ismert volt.

> A **DC–3 Dakota** volt a második világháború (és az azt követő időszak) egyik legnagyobb példányszámban gyártott gépe, és az időszak „igáslova” volt. Az eredeti DC–3 első repülését 1935-ben hajtotta végre. Főkonstruktőre **Donald Wills Douglas** volt, aerodinamikai jellemzőit **Kálmán Tódor** tervezte meg. A második világháborúban két fő altípusát fejlesztették ki, a teherszállító **C–47 Skytrain**-t, és a sebesült és csapatszállító **C–53 Skytrooper**-t, de a szovjetek is jelentősen „merítettek” a típusból a **Li–2** tervezésekor. A háborút követően az újonnan induló légitársaságok úgy vették a típust, mint a cukrot, hiszen amellett, hogy a pilótáknak erre volt gyakorlatuk, a szolgálat alól is tömegével szabadultak fel a Dakoták. A berlini légi hídon is sok C–47-t vetették be.

1946. november 18-án egy C–53 Skytrooper a 42-68846-os sorozatszámmal szállt fel Bécshez közeli Tulln Air Base-ről, fedélzetén 8 utassal és négyfős személyzettel. Az utasok között több magas rangú amerikai tiszt is volt, a repülés célja az észak-olasz Pisa volt. A rossz időjárás miatt a pilóták a közvetlen átrepülés helyett az Alpok *„megkerülése”* mellett döntöttek, azaz először Dél-Németország, majd Franciaország érintésével nyugati irányból szándékoztak Olaszországba érkezni.

Nem sokkal az osztrák Innsbruckot elhagyva az időjárás rendkívül gyorsan rosszra fordult. A pilóták irányt tévesztettek és Svájc felé fordultak. A 280 km/h-s csúcssebességre képes – azaz meglehetősen

lomha – gépet a viharos szél nagyon megrángatta, majd néhány hegycsúcs elkerülése után egy leszálló áramlat egyszerűen egy völgybe taszította.

Hihetetlen szerencséjükre a széles völgyet egy gleccser zárta le, ennek a felszínén, a viszonylag mély hóba sikerült a személyzetnek leraknia a gépet. Ahhoz képest, hogy pár perccel ez előtt még háromezres hegycsúcsok között cikáztak, a vészleszállást csak néhány kisebb sérüléssel, élve megúszták.

A Gaulihütte és tőle délre a Gauli-gleccser, a kényszerleszállás helyszíne

A repülőgép is egészen egyben maradt a landolást követően, így a működő rádióval azonnal vészhívásokba kezdtek. A rádió korlátozott adósugara, és a hatalmas hegyek okán bár a légiforgalmi irányítók vették az adást, a baleset helyszínét eleinte nem tudták beazonosítani.

Ehhez két napra volt szükségük, amikor a völgy (másik) végében található svájci **Meiringen légibázis** azonosította és megadta a kényszerleszállás pontos helyét, a **Gauli-gleccser**t. A baleset helyszínét a már mozgósított amerikai egységek repülőről pontosították Ralph Tate tábornok vezetésével, aki személyesen vezette a B–29-esét. Ugyanis korábban ő is pilóta volt, csakúgy, mint a fia, aki a balesetet szenvedett gépet vezette.



Nagy megkönnyebbülést okozott számukra, hogy a gépet egyben látták, és mentőcsomagokat dobtak a roncs mellé. Ezek a csomagok többnyire megközelíthetetlen helyekre hullottak, és az egész akciót leállították, amikor az egyik csomag a gépet is telibe találta. Habár ekkora már az amerikai légierő minden mentőegységét mozgósította, gyorsan belátták, hogy ezt a mentést a svájciakra kell hagyni, nekik ugyanis nem volt megfelelő felszereltségük és tapasztalatuk a téli magashegyi mentéshez.

A svájciak először több, kétfős felderítő-mentő csapatot küldtek a helyszínre. Az első ilyen egység november 23-án délután érte el a helyszínt síléceken – egyikük a híres hegymászó, **Ernst Reiss** volt. Mivel aznap már nem tudtak visszaindulni, a hőmérséklet is mínusz tíz fok alatt maradt, a közeli **Gauli-hütté**be (menedékházba) kísérték a legyengült túlélőket.

A svájci légierő két Fieseler **Fi–156 Storch** (Gólya) típusú repülőgépet vezényelt a helyszínre. A Stork – nevének megfelelően – egy kicsit vicces kinézetű, *„gólyalábú”* típus volt, ami pont ennek a konstrukciónak köszönhetően tette nélkülözhetetlenné a hasonló mentésekhez. A gép ugyanis nagyon könnyű volt, a pilóta mellett egy utasnak kínált szűk helyet. A futóművei magasítottak voltak, így rossz terepre vagy viszonylag mély hóban is le lehetett tenni a gépet.




Képességeit ezelőtt a mentőakció előtt is többször bizonyította, például akkor is, amikor 1943-ban a németek az olaszországi Gran Sasso-hegységben a Campo Imperatore szállodából mentették ki az ott fogva tartott diktátort, **Benito Mussolini**t. Igaz, a nem éppen atletikus alkatú diktátornak állítólag a szűk nadrágját is le kellett vennie ahhoz, hogy a kisgépbe be tudja préselni magát, az a mentőakció is sikerült a gólyával.



Az Fi–156 ezen a bevetésén is szépen szerepelt, a 12 túlélőt probléma nélkül szállították le a Meiringen légibázisra. Egyedül az időjárás okozott némi fennakadást a mentésben, emiatt a mentőakció hat napig tartott.

A gép technikai mentését 1947 nyarán végezték, értékesebb részeit, a hajtóműveket és a pilótafülke felszerelését légi úton szállították el, de magát a gépet a sorsára hagyták. Néhány évig még látható volt a roncs, majd lassanként elnyelte a gleccser.

A pilótával, **Ralph Tate**-tel szemben vizsgálatot folytattak le. Megállapították, hogy nem követte az előírt repülési útvonalat és nem jól értelmezte a magassági térképet. Megrovásban részesítették, de rangját és pilótaengedélyét megtarthatta. Jó pár évvel később ő lett a Katonai Légiközlekedési Hivatal vezetője.



A gyors olvadás miatt a Gauli-gleccser is lassan elapad, és a felszínre bukkannak a rég elfeledett dolgok, például a Dakota is. A gleccserben munkáló hatalmas erők a roncson is komoly nyomokat hagytak, a hatalmas *„daráló”* által kiköpött maradványok már nem nagyon emlékeztetnek repülőgépre, ez alól csak néhány igazán ellenálló alkatrész a kivétel; mint például a légcsavarok, amik viszonylag ép állapotban kerültek elő.

Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a Bolyongó Facebook oldalt.

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

## Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett indexe itt található. A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: A világ valódi csodái. A mostanában a blogon megjelent írások a főoldalon jelennek meg.

2026/05/28 18:05

# Források

Wikipedia: DC–3
Wikipedia: Flugzeugabsturz auf dem Gauligletscher
warhistoryonline.com: Missing U.S. Army Plane Discovered in Melting Swiss Glacier
blick.ch: Hier wird der Dakota-Propeller geborgen
aargauerzeitung.ch: Wrackteile der abgestürzten Dakota auf dem Gauligletscher inspiziert

repülés, baleset, diktátor, gleccser, érdekes történet, történelem, hidegháború, 2018, hütte, USA, Svájc, Alpok, DC-3 Dakota, C–53 Skytrooper, Gauli-gleccser, Bécs, Tulln Air Base, Meiringen, Ralph Tate, Ernst Reiss, Fi-156 Storch, Benito Mussolini, mentőakció, Gran Sasso

Bejegyzésmegtekintések száma: 109

From:
https://mail.bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
**https://mail.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:veszjelek_a_dakotarol**

Last update: **2026/08/20 21:54**