

# Pionierskie czasy lotnictwa w początkach XX w.

Pionierskie czasy lotnictwa w początkach XX w. należały do marzycieli i zapaleńców pragnących się wzbić w niebo i dokonać rzeczy, które przekraczały ludzkie wyobrażenia. Był to czas, kiedy latać mógł każdy kto się pilotowania nauczył dosłownie w kilka tygodni. Latanie samolotami stało się namiętnością, której można było poświęcić życie. Charles Lindbergh zakochał się w latających maszynach od momentu, kiedy jak dziecko ujrzał tnący przez niebo samolot. Nie mógł wówczas przypuszczać, że pewnego dnia wzbije się w powietrze na jednym kontynencie, a wylądję na drugim po pokonaniu prawie 6000 kilometrów. Jako pierwszy człowiek na ziemi.

W młodości nie był wyjątkowym chłopakiem. Jego ojciec jako członek Kongresu USA, skupiał na sobie całą uwagę rodziny, prasy, ludzi. Charles był raczej zamknięty w sobie i niedostępny dla innych. Nie zaliczał się również do dobrych uczniów. Po ukończeniu w 1918 r. szkoły średniej, chciał studiować medycynę, jednak przeszkodą był brak na świadectwie oceny z języka łacińskiego, co dyskwalifikowało go. Zapisał się więc na studia inżynierskie na University of Wisconsin w Madison. Wytrzymał tam tylko półtora roku, po czym rzucił studia i zapisał się na kurs pilotażu w Lincoln Nebraska. Swoje miejsce odnalazł przy sterach samolotu. Poczł się nareszcie szczęśliwy. W maju 1922 roku odbył szkolenie i zdecydował, że może już latać sam. Miał wtedy dopiero osiem przelatanych godzin i jeszcze nigdy nie siedział sam za sterami samolotu. Nie przejmując się tym kupił sobie za 500 dolarów wojskową maszynę z demobilu. Pieniądze zdobył pracując jako mechanik, skoczek spadochronowy, a także pracownik zakładów lotniczych. Część pieniędzy pożyczył od ojca. Latając na maszynie Curtissa JN 4 odkrywał, że ma talent do tego. I rzeczywiście ze swoim refleksem, zimną krwią i nadzwyczajnie bystrym wzrokiem okazał się urodzonym pilotem. Zaczął zdobywać tak potrzebne doświadczenie, ale i równocześnie zarabiał na życie: woził pasażerów z małych miasteczek (za 5 dolarów), woził towary, organizował pokazy lotnicze. W 1924 roku zgłosił się do służby w lotnictwie wojskowym, gdzie spędził dwa lata i następnie został przeniesiony do rezerwy w stopniu kapitana. Od 1926 roku pracował jako pilot samolotów przewożących pocztę.

Przełomowy w jego życiu był rok 1927. Nowojorski magnat hotelowy Raymond Orteig, wielki entuzjasta lotnictwa, ufundował nagrodę w wysokości 25 000 \$ za przelot bez lądowania między Nowym Jorkiem a Paryżem lub odwrotnie. Lindbergh, gdy dowiedział

się o tym konkursie, nie przestawał myśleć o tej podróży. To było prawdziwe wyzwanie dla ambitnego lotnika, którego nie bawiło już tylko samo latanie i rozwożenie poczty. Pragnął dokonać czegoś wielkiego i myśli, że mógłby przelecieć cały ocean sprawiła, że zaczął poważnie przygotowywać się do zrealizowania tego przedsięwzięcia.

Najważniejszy był oczywiście samolot. Taka maszyna musiała zabrać ze sobą ilość paliwa, która będzie wystarczająca do pokonania prawie 6000 kilometrów. Lindbergh początkowo zamierzał kupić samolot „Wrighta-Bellanca”, ale przekraczało to jego możliwości finansowe. Poszukiwania funduszy doprowadziły go do wstąpienia do loży masońskiej w Saint Louis o nazwie Keystone Lodge Nr. 243, do której należeli zamożni przemysłowcy, bankierzy i intelektualiści. Przynależność do takiego grona otwierała teraz o wiele większe możliwości dla nieznanego dotychczas pilota, który choć młody (miał wówczas 25 lat), nadrabiał doświadczeniem spędzonych godzin za sterami.

Projekt samolotu powstał we współpracy z konstruktorem Donaldem H. Hallem. Maszyna wyglądała jak wielka bańka z silnikiem i skrzydłami, ponieważ najwięcej miejsca zajmował zbiornik paliwa. Był o tak duży, że całkowicie zasłaniał pilotowi widoczność i mógł on patrzeć przed siebie jedynie przy pomocy specjalnie wysuwanego peryskopu. Samolot był napędzane przez jeden 9- cylindrowy silnik o mocy 220 koni mechanicznych.

Pierwszy lot próbny Lindbergh wykonał 28 lutego i generalnie był zadowolony z samolotu, poprosił tylko o wprowadzenie kilku drobnych poprawek. Do maja trwały prace nad udoskonaleniem maszyny, tak by była jak najlepiej przygotowana do ryzykownego lotu przez Atlantyk. Wreszcie 12 maja „Spirit of Saint Louis” (taką nazwę samolot otrzymał na cześć miasta, w którym pracowali finansujący cały projekt) wylądował w Nowym Yorku, stąd Charles Lindbergh miał ruszyć ku nieśmiertelnej sławie...

20 maja 1927 r. tuż przed godziną 8 rano samolot ruszył ociężale po pasie startowym. Jeszcze nigdy wcześniej żadna maszyna nie była tak obciążona jak „Spirit...”. Samolot powoli nabierał prędkości i dopiero przed samym końcem pasa startowego oderwał się od ziemi i wzbił się w górę. Lecz oto wydawało się, że za moment walczący z grawitacją samolot zaczepi się o linie przewodów elektrycznych. Siłujący się ze sterami pilot unika jednak tego, rośnie pułap i po chwili znika z pola widzenia. Rozpoczęła się 33 godzinna podróż, której celem był Paryż.

Pierwsze godziny lotu mijają spokojnie. Samolot osiąga prędkość 160 kilometrów na godzinę i pokonuje niebo nad Nową Anglią, wybrzeże Massachusetts, Nową Szkocją. Ostatnim skrawkiem lądu jaki widzi Lindbergh przed skierowaniem się na otwarty ocean jest Nowa Fundlandia. W tym czasie stara się jak najbardziej oszczędzać silniki, dlatego też leci na niewielkiej wysokości i nie zwiększa wysokości. Amerykanin (szwedzkiego

pochożenia) zdaje sobie sprawę, że sukces będzie uzależniony od kilku czynników. Doskonale wie, że nawet jeśli technika nie zawiedzie, to nie wytrzymać może ludzki organizm. Wierzy jednak w swoją szczęśliwą gwiazdę...

Po kilkunastu godzinach lotu „Spirit of Saint Louis” wlatuje w burzowe chmury, a samolot pokrywa się lodem. Maszynie nieprzystosowanej do niskich temperatur grozi paraliż urządzeń pokładowych, a przede wszystkim silnika. Pilot próbuje temu zaradzić zwiększając wysokość, jednak nie daje to żadnego skutku. Lindbergh zaczął tracić kontrolę nad samolotem i wówczas po raz pierwszy pojawiła się myśl o zawróceniu z powrotem do Nowego Jorku. Po raz pierwszy pojawiła się wątpliwość, czy mu się uda. Gdy startował, nie zdawał sobie do końca sprawy jak ekstremalne warunki może napotkać. Mógł zabrać ze sobą drugiego pilota, ale wówczas musiałby zabrać mniej paliwa. I jeszcze jedna rzecz: nie chciał się dzielić sławą z nikim...

Oblodzenie samolotu zniknęło, gdy pilot zniżył pułap lotu, ale pojawia się kolejny problem. Typowo ludzki. Zmęczenie. Organizm dopominał się o swoje prawa, zwłaszcza o sen. Lindbergh zaczyna liczyć ile godzin już nie zmrzył oczu, ale nie jest w stanie sobie przypomnieć. Czuje tylko odrętwienie, a jego oczy przemęczone przypominają dwa kamienie. Pochłonięty walką ze zmęczeniem nie zapomina jednak, że cały czas trzyma w rękach stery, że przed nim jest cel, który musi osiągnąć. Ludzka namiętność...Cały czas powtarza sobie jak mantrę: Nie zasnąć, nie zasnąć, nie zasnąć. Dla orzeźwienia wystawia ręce i głowę z kabiny oddając je na smagnięcia zimnego wiatru, które dają chwilową ulgę. Aby rozruszać ciało i stopy, wystukiwał nogami muzyczne rytmy. Zwłaszcza w stopy było mu zimno, bo nie zabrał ze sobą ciepłych lotniczych butów by nie przeciążyć samolotu. Walcząc ze snem próbuje jeszcze innych manewrów, które jednak kosztują go utratę większej ilości paliwa. Zmniejsza pułap lotu do dosłownie kilku metrów nad powierzchnią oceanu, a orzeźwienie przynoszą mu bryzgi zimnej wody ochlapującej mu twarz.

Zmęczenie doprowadza umysł do takiego stanu, że Lindbergh widzi zjawy. Zdaje się mu, że obok maszyny fruną jakieś przejrzyste postacie, jakby duchy. Wydaje się mu, że coś do niego mówią. Dostrzega również wybrzeże z górami i drzewami. Połyka sole trzeźwiące, by zachować panowanie nad sobą i samolotem. Jego organizm jest wystawiony na duże próby. Podczas dnia męczy go upał, a gdy zapada noc czuje się jakby w ciało wkuwało mu się tysiące igieł. Ciało domagało się zmiany pozycji, żeby choć na chwilę rozprostować kończyny, położyć się. Senność nie opuszcza go ani na chwilę, do tego dochodzi monotonia, która tylko potęguje senność.

Po około 25 godzinach lotu znów wydaje się mu, że widzi zjawy. Mają tym razem kształt niewielkich łodzi, leniwie płynących po wodzie. Po chwili jednak Lindbergh przytomnieje i

widzi, że to nie żadna fatamorgana, lecz prawdziwe łodzie rybackie. Poziom adrenaliny podnosi się: niedaleko powinien być ląd, port, ludzie, cel podróży...Zatacza koło nad jedną z łodzi na wysokości około 15 metrów, a rybacy patrzą w górę zdumieni tym widokiem. Nie słyszą jak pilot krzyczy: " Gdzie jest Irlandia?" Rusza więc dalej w kierunku wschodnim i po jakimś czasie widzi wybrzeże. Kładzie sobie mapę na kolanach i porównuje delikatnie narysowane kontury z kawałkiem ziemi widzianym z góry. Powoli oblicza, że do Paryża pozostało jeszcze tylko sześć godzin lotu, a odchylenie od wytyczonego kursu wynosi zaledwie 5 kilometrów.

To już ostatni etap podróży amerykańskiego śmiałka. Przelatując nad angielskim miastem Plymouth Lindberghowi przypomina sobie historię słynnego statku „Mayflower”, który w XVII wieku na pokładzie przewiózł angielskich osadników do Ameryki Północnej. Pokonanie Atlantyku zajęło im ponad dwa miesiące, gdy jemu tymczasem wystarczyło półtora dnia. Świat wciąż idzie do przodu...Przed sobą miał już tylko kanał La Manche, a za nim francuskie wybrzeże i Paryż.

21 maja 1927 r. koło godziny 22 „Spirit of Saint Louis pojawia się nad wieżę Eiffla, okrąża ją i kieruje się na lotnisko Le Bourget. Mijając ulice, bulwary, place pilot widzi pod sobą nieprzebrane tłumy ludzi, setki samochodów- wszyscy zdążyli w jednym kierunku. Chcieli ujrzeć jak ląduje pierwszy człowiek na ziemi po pokonaniu Atlantyku bez lądowania, bez żadnych przystanków. Podróż Charlesa Lindbergh została już przez prasę dostatecznie nagłośniona i wszyscy nerwowo oczekiwali, kiedy samolot pojawi się nad francuskim niebem. Wreszcie po 33 godzinach lotu i 30 minutach koła „Spirit...” dotykają pasa startowego i Lindbergh bezpiecznie ląduje. W jego stronę pędzi fala ludzi, której nie potrafią zatrzymać dwie kompanie żołnierzy. Jeszcze śmigło nie zdążyło znieruchomieć, gdy samolot jest zalany przez mrowie krzyczących i rozhisteryzowanych paryżan. Słychać trzask łamanego drewna i odgłos rozdzieranego materiału. Samolot kończy swój żywot na lotnisko rozebrany doszczętnie przez ludzi, którzy chcieli mieć pamiątkę z tego epokowego wydarzenia. Sam Lindbergh zostaje porwany przez ludzi i uniesiony na grzbiecie tej fali tysiąca ludzkich głów. Dopiero tuż po północy udaje się bohatera podstępem wyciągnąć z tłumu i zawieźć do biura komendanta lotniska,. Tam pilot dowiaduje się, że ma udać się do rezydencji amerykańskiego ambasadora...Zaczął się czas świętowania.

Do Ameryki Lindbergh powrócił drogą morską 11 czerwca. Wrócił jak wielki amerykański bohater. Prezydent Calvin Coolidge zaprosił Charlesa na obiad do Białego Domu, a w Ameryce zaczęło się święto. W Nowym Jorku pozamykano nawet szkoły biura, a nawet giełdę, każdy chciał uczestniczyć w paradzie na Broadwayu, gdzie na cześć nowego bohatera zużyto 1800 ton konfetti...

Miłość do samolotów dała niepowstrzymaną siłę by dokonać rzeczy prawie niemożliwej (jak wówczas mogło się wydawać). Ta siła i namiętność zapewniły Lindberghowi sławę, którą dziś można porównać do rozgłosu towarzyszącego gwiazdom filmu, muzyki, sportu.

Jego późniejsze życie było tyleż nietuzinkowe, co kontrowersyjne. Ale to już temat na inną opowieść.