

# 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 légszárító, 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 „merítették” a típusból a **Li-2** tervezésekor. A háborút követően az újonnan induló légitársaságok úgy vették a típust, mint a cukrot, hiszen amellet, hogy a pilótáknak erre volt gyakorlatuk, a szolgálat alól is tömegével szabadultak fel a Dakoták. [A berlini légi hídon](#) is sok C-47-t vetettek 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 csúcsebességre 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 hármezer hegycsúcsok között cikáztak, a vészleszállást csak néhány kisebb sérüléssel, élve megúszták.

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

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-gleccsert**. A baleset helyszínét a már mozgósított amerikai egységek repülőőről 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-hüttébe** (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 Mussolinit**. 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 roncsra 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 légsavarok, amik viszonylag ép állapotban kerültek elő.

**Kedves olvasóm!** Ha már idáig eljutottál az olvasásban, talán joggal feltételezhetem, hogy nem volt teljesen érdektelen számodra ez a bejegyzés. Jaj, le ne ixelj még; nem pénzt akarok tarhálni.

Pusztán annyit kérek, hogy ha van olyan ismerősöd, akivel jót tudnál vitatkozni az itt leírtakról, vagy csak simán megosztanád vele, kérek, ne késlekedj!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, osszd meg velem! Elérhetőségeim az [Impresszum](#)ban található.

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 16:05

## 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: 3

From:

<https://bolyongo.hu/> - **bolyongó**

Permanent link:

[https://bolyongo.hu/doku.php?id=passport:veszjelek\\_a\\_dakotarol](https://bolyongo.hu/doku.php?id=passport:veszjelek_a_dakotarol)

Last update: **2026/04/21 10:28**

