

VINGER OVER POLAR- OG STORCIRKLEN

Af flyvejjournalist *Poul Westphall*

Flyvejjournalisten *Poul Westphall*, som gennemførte den første danske jordomflyvning i 1948, deltog i den første passagerflyvning op over Nordpolen i 1952 og var med til åbningen af den skandinaviske polarrute i november ifjor, fortæller om den rivende udvikling, som med eet har gjort polaregnene til luftens nye vejkrøds og ført til afstandstækning i storcirkelns rationelle baner.

Pionergerning ifjor. Historie idag. I dette tempo skrives et af de mest inciterende afsnit af flyvningens korte, bevægede historie. Den 15. november var det et år siden, skandinavisk luftfart skrev indledningen til det nyeste kapitel i flyvningens spændende bog med åbningen af verdens første passager-polarrute fra København over Søndre Strømfjord i Grønland til Winnipeg i Canada og derfra til Los Angeles ved Stillehavets kyst. I den internationale luftfart var der mange, som rystede på hovedet, da Scandinavian Airlines System tog dette dristige initiativ. Det var både de flyvetekniske problemer og passager-psykologien ved mødet med Kong Vinters udstrakte rige i polar-natten, som var skeptikernes baggrund.

Det var de fremsynede, der fik ret. Få måneder efter premieren skulle det vise sig, at SAS-polarruten blev en af den internationale luftfarts største successer.

De, der sangvinsk havde talt om »Åbningen af luftens nordvestpassage«, havde set rigtigt. Fra to ugentlige ture blev det til tre, og fra oktober i år indførte man turistklasse på den rute, hvor man af mange grunde i begyndelsen havde valgt det lille, eksklusive passagertal. Indtil dette skrives, har man ikke aflyst en eneste af polarrutens maskiner. Det er hændt, at de arktiske storme har tvunget dem ud af ruten, bort fra Søndre Strømfjord-lufthavnen, når dens enlige startbane lå i hidsige krydsvindes tagfat med sne og is. Island og Labrador har i de tilfælde været alternative mellemlandingsområder.

Sukcessen for det skandinaviske lufttrafik-initiativ fik en yderligere understregning, da canadierne trådte ind i billedet med Canadian Airlines' rute fra Vancouver over Søndre Strømfjord til Amsterdam, og nu har andre af konkurrenterne fra Amerika og England meldt sig til kapløbet over storcirkelns usynlige hovedveje. Og det er kun et år siden, man rystede på hovedet af de flyvende vikinger. Men bag denne hæsblesende historieskrivning ligger noget andet og mere end indtegningen af et lufrutenet over polarområderne. Der ligger Nordens store - og forpligtende - traditioner i arktisk forskning, den virkelige pionergerning, i hvis fodspor flyvemaskinen har løftet sig over ismarkerne i takt med den tekniske udvikling, først i en ulige kamp mellem mennesker, maskiner



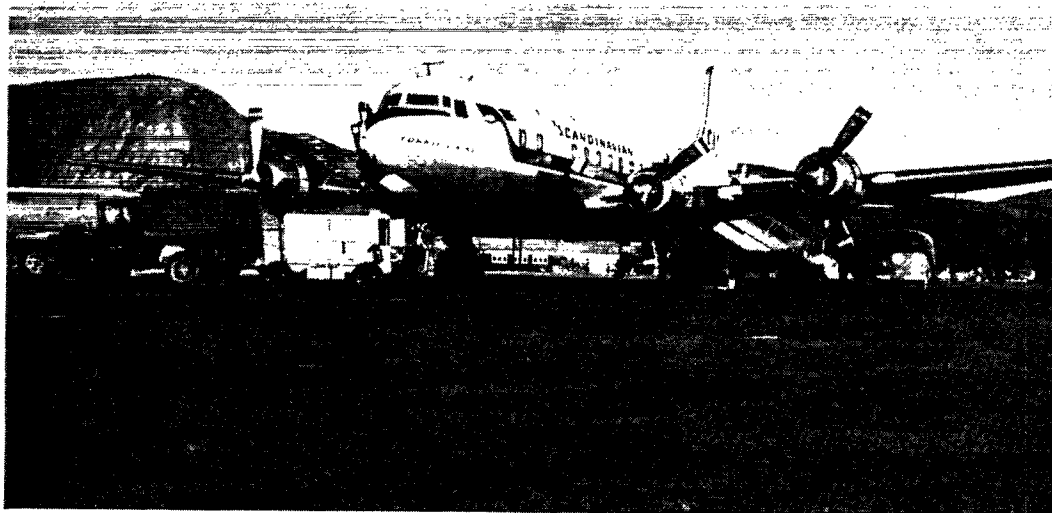
Havnen ved BW 8 i Søndre Strømfjord.

Foto: U.S. Army

og naturkræfter - tilsidst i sejren over Nordpolen, som vi oplever den idag med regelmæssig flyveturisttrafik over de egne, som for ikke så forfærdelig mange år siden kun var de arktiske ekspeditioners ukendte vidder.

Det er sommetider sundt at vende blade i mindernes bog. Den placerer nemlig tingene i deres rette perspektiv.

I det år brødrene *Wright* i Amerika første gang fløj med en maskine tungere end luften, sejlede Roald Amundsen med »Gjøa« gennem Nordvestpassagen. Det var i 1903, han fandt søvejen mellem Davis-Strædet og Bering-Strædet. Den 6. april 1909 nåede admiral *Peary* Nordpolen med slæde over Polhavet, det var samme år, brødrene *Wright* fik deres første regeringsordre på en flyvemaskine, og det var året før *Robert Svendsen* fløj over Øresund. Men det var to kriges eksplosive tekniske udvikling, som førte til den endelige sejr over Nordpolen. For al den tid vil navnene fra flyvningens pionerdage i arktisk flyvning være ristet i den historie, de var med til at skrive. De fulgte de spor *Fridtjof Nansen*, *Roald Amundsen*, *Nordenskiöld*, vor egen store grønlandsforsker *Knud Rasmussen*, *Lauge Koch* og mange andre havde sat på deres forskerfærd gennem Kong Vinters rige. Og de fulgte mændene, som søgte at finde luftvejene over de hvide ørkner lige fra de dage, hvor hver eneste flyvning var et spil om liv og død, til det øjeblik, hvor



»Torkil Viking« foran det danske hotel på Søndre Strømfjords flyvebase.

dyrekøbte erfaringer kunne omsættes i rationel indsats. Den første, som vovede sig ind over is-vidderne, var den svenske ingeniør og fysiker *August Andrée*, som med ballonen »Ørnen« startede fra Danskøen den 11. juli 1897 sammen med fysikeren *Nils Strindberg* og ingeniør *Knut Fränkel*. Tre dage senere måtte besætningen forlade ballonen på isen 280 kilometer fra startstedet. Forskerne vandrede mod syd, og den 5. oktober kom de over drivisen til Hvidøen. De døde her kort efter af kulde. Den 6. august 1930 fandt besætningen på en norsk hvalfanger Andrées lejr på Hvidøen. Der var både ammunition og proviant i lejren, og på ligene fandt man de velbevarede dagbøger, som var ført til kort før ankomsten til Hvidøen. Således endte det første forsøg på gennem luften at nå Nordpolen.

Norges store polarforsker, *Roald Amundsen*, som i 1911 opdagede Sydpolen, var den næste, der gjorde forsøg på at nå over Nordpolen ad luftvejen. Det skete i 1921, i forbindelse med hans eksperiment med at lade »Maud« drive gennem Polbassinet. Roald Amundsen hentede en Junker-maskine, som blev taget med »Maud«, men efter en serie dybe skuffelser, måtte Amundsen opgive sine flyveplaner. Han var temmelig overbevist om, at flyvemaskinen ikke egnede sig til polaroperationer, og den overbevisning bestyrkedes hos ham, da han den 15. juni 1925 med en af den amerikanske millionær *Ellsworth* financeret flyvning startede med en *Dernier-Val* flyvebåd fra Kings Bay til Spitsbergen. De kom ikke over selve den geografiske Nordpol, men Amundsen fastslog, at der ikke var landområder i Nordpolens nærhed. Året efter startede han med luftskibet »Norge«, og den 12. maj 1926 passerede han Nordpolen i klart vejr og landede i Alaska efter en bevæget flyvning.

Men Amundsen blev ikke den første, der flyvende nåede over Jordens top. Det blev amerikaneren, admiral *Richard Byrd*, som tre dage før var fløjet over Nordpolen i en amerikansk flyvemaskine, sammen med den norsk-amerikanske polarflyver, oberst *Bernt Balchen*. 1928 blev de store tragediers år i polarflyvningens historie. Det var det år, den italienske general *Umberto Nobiles* ekspedition med luftskibet »Italia« forliste. Eftersøgningen kostede Roald Amundsen livet. Han forsvandt med den franske maskine »Latham« den 18. juni. Et vældigt eftersøgningsarbejde blev startet. Sir *Hubert Wilkins* fløj fra Alaska med *Bernt Balchen*; General *Hjalmar Riiser Larsen* var blandt dem, der startede eftersøgningsflyvningerne fra Norge over Spitsbergen. Amundsen blev aldrig fundet. Men eftersøgningsflyvningerne lærte de arktiske flyvepionerer, at efteråret og vinteren ikke var flyvningens værste fjender i polarområdet, tværtimod - maskinerne klarede sig i den tørre kulde.

Omkring 1930 begyndte den danske flyvevirksomhed i Grønland, og igennem et kvart århundrede har danske marine- og militærflyvere siden været med i en betydningsfuld indsats i den arktiske flyvning. De regelmæssige sommertogter med marinens hydroplaner i arbejdet for Geodætisk Institut og for de vekslende ekspeditioner, gav værdifulde erfaringer.

Inspirationen var skabt, og da luftfarten, altså passagertrafiken, begyndte sine ambitiøse bestræbelser på storflyvninger mellem Amerika og Europa, var polarområderne hurtigt med i billedet.

Pan American sendte *Charles Lindbergh* via Grønland til Danmark for at gøre studier, tyskeren *von Gronau* kom til Grønland med sine *Dernier* flyvebåde, englænderen *Grierson* gjorde vovehalsflyvninger med en spinkel *Havilland* med pontoner. Der var kontinuerlig linie fra pionerernes dødsforagtende polarflyvninger til dette forarbejde for stortrafiken i luften. I 1937 gennemførte russerne nogle flyvninger, som vakte stor opmærksomhed. *Tjakalov* fløj fra Moskva til Vancouver i Canada med en ANT-25, en nonstop flyvning på 8.500 kilometer på 64 timer. Nogle måneder senere fløj *Groomev* fra Moskva til San Jacinto ved Los Angeles med en kraftigere maskine. På 62 timer fløj han 11.200 kilometer. Det var nonstop-flyvninger med tre mand ombord i de russisk byggede maskiner. I august 1937 startede en firemotors russisk maskine mod Mexico. Den forsvandt efter at have passeret Nordpolen, og hele efteråret og vinteren blev der i storstilette operationer søgt efter maskine og mandskab. *Bernt Balchen* og Sir *Hubert Wilkins* var med igen og samlede nye erfaringer for flyvning over de arktiske områder. De blev omsat rationelt fire år senere, da *Bernt Balchen* blev den, der ledede bygningen og anlæget af de amerikanske lufthavne i Grønland.

I krigens år blev de arktiske isørkener flyvningens strategiske områder. En perlekæde af lufthavne blev anlagt omkring nordvestterritorierne i Labrador, på New Foundland og i Grønland, hvor BW 1. (Blue West One) - som kodenavnet var - først blev anlagt,



På vej over Melvillebugten med materiel til bygning af Thule-basen.

Foto: U. S. Army

senere kom BW 3 og BW 8, det, der idag er Narssarssuaq, Grønnedal og Søndre Strømfjord. Og mod krigens slutning anlagdes en landingsbane ved Thule overfor *Knud Rasmussens* gamle boplads. Det var forøvrigt *Knud Rasmussen*, som havde sagt til sin ven *Bernt Balchen* allerede i 1927: - »En dag bliver bugten ved Thule det ideelle sted for en flyveplads - i læ af indlandsisen, og ejendommeligt nok uden meget snefald.« - Den flyvende viking glemte aldrig *Knud Rasmussens* ord, det var dem, der inspirerede ham til Thule lufthavnen, som blev en realitet, da Koreakrigen begyndte. En fabelby med 18 gader og 8 avenuer og med verdens næsthøjeste bygningsværk, et radio- og radartårn blev anlagt overfor Thulefjeldet....på det sted, hvor før kun ekspeditionernes dristige mænd vovede sig frem.

Det var indledningen til den udvikling, som nu er begyndt, og hvis fremtid ingen kan overskue. Jordens top er blevet luftens vej kryds, flyvegeografiske begreber om afstande er væltet omkuld, tænkningen i storkirkens rationelle baner er begyndt. Sådan var optakten til det, der har skabt den regelmæssige flyvepassagertrafik over de evige ismarker.



Landgangsfartøjer landsetter materiel på kysten af Thule-landet.

Foto: U.S.Navy

Og hvad er der så opnået? Nye samfærdselsveje, nye handelsruter, som altid har betydet opblomstring og fremgang. På den første passagerrute mellem Øresund og Stillehavet over polaregnene er tidsbesparelsen i øjeblikket kun godt 3 timer eller omkring 1500 kilometer, men når turen til Tokio via Bodø åbnes næste år vil besparelsen i tid og drift blive 20 flyvetimer! Først til den tid kan man tale om Nordpolsrute.

Polarruten, som nu fylder et år, går lige så langt fra Jordens top, som afstanden er mellem København og Rom. Til gengæld kommer man nær den magnetiske Nordpol, direkte ind gennem nordlysområdet i Nordvestcanada og altså ind gennem egne, hvor det normale kompas opfører sig forrykt og faktisk er uanvendeligt. Derfor bygger navigationen i de arktiske områder på en kombination af radio-gyro-kompas og sekstantmålinger af stjernerne efter skippers ældgamle traditioner.

Den »luftbro«, som det amerikanske flyvevåbens transportorganisation MATS (Military Air Transport Service) har oprettet mellem USA og Thule siden 1951, gav baggrunden for passagertrafiken i denne del af verden. Det var de amerikanske flyveres erfaringer, som rundhåndet blev videregivet til de skandinaviske piloter, og det var



Skibe ved kaj ved Narssarssuaq-basen i sydlige Vestgrønland.

Foto: U.S. Army

amerikanernes navigationseksperter, der trænede de skandinaviske navigatører. Hele deres kommunikationsteknik og deres nødhjælpsteknik blev overladt til det fællesskandinaviske luftfartsinitiativ. Vejrtenesten i Grønland og Nordcanada, som blev intensiveret fra 1950, blev en vital del af passagertrafikens organisation. Siden 1948 har amerikanerne gennemført regelmæssige nordpolsflyvninger, en i døgnet, med de såkaldte »Rypeflyvninger«, der udgår fra Fairbanks i Alaska med Super-Fæstninger, der har 15 mand ombord. Disse flyvende meteorologiske stationer går på en 16 timers rundtur ud over Polhavet, rundt om Nordpolen og tilbage til Alaska. En tid havde amerikanerne bemandedet en af de tre flydende is-øer, som var opdaget på disse flyvninger. De vældige isområder, som er 2 meter over Polbassinets drivis og 33 meter tykke under den, driver med omkring 2 kilometer i døgnet følgende strømbevægelsen. Den 13. marts 1952 bemandedes T-3, som omdøbtes til »Fletschers Island«.

Det var den norske videnskabsmand, dr. *Kaare Rodahl*, den amerikanske flyveroberst *Joseph Fletcher* og capt. *Brinegar*, der blev landsat på is-øen fra en Dakota-maskine,



Passagerer i polarnatten.

Man genkender midt i billedet til venstre departementschef Eske Brun og general Bernt Balchen.

blandt hvis passagerer var ingeniør *Holten Møller*. De tre mænd grundlagde en meteorologi- og radiostation på den flydende is-ø kun et par hundrede kilometer fra den geografiske Nordpol. I fjor blev stationen, efter at have været bemannet i 3 år, indtil videre opgivet. Dens mission var endt... i denne omgang.

Den 16. september 1952 gennemførtes den første passagerflyvning over selve Nordpolen. Jeg havde den lykke at være med blandt 10 danske og lige så mange amerikanske reportere, sammen med departementschef *Eske Brun* og oberst *Bernt Balchen*. I 1948 havde Bernt Balchen sagt til mig: »Povl, en dag spiser vi to til middag sammen over Nordpolen.«

Han sagde dette med et smil efter et foredrag i Det grønlandske Selskab. Jeg rystede på hovedet og svarede sådan noget som: »Bernt, din humoristiske sans er nu noget for sig selv.«

Men den 16. september 1952 sagde han til mig i Thule: »Povl, i dag indfrier jeg løftet.«

Og kl. 14 om eftermiddagen, mens vi i tre tusinde meters højde cirklede over Jordens

top, sydede 36 bøffer på den elektriske varmeplade i Skymaster-kabyssen. Vi fejrede øjeblikket med en Coca-Cola. Det var en flyvning uden drama, uden nerve-atmosfære, men for den, der har levet med i flyvningens udvikling i mere end 30 år, var det en uforglemmelig oplevelse, en bekræftelse på et tillidsforhold mellem teknik og mennesker. Jeg så for mig mændene, der gennem årene har slæbt sig over ismarkerne, gennem Kong Vinters ubarmhjertige verden på vej mod den Nordpol, som vi nåede på 5 timer fra Thule i ultramoderne komfort. Det var den mest groteske »skovtur«, der nogensinde er arrangeret i verden.

Få måneder efter fløj den første civile passagermaskine over polarområderne. Det var SAS-maskinen »*Arild Viking*«s historiske hjemflyvning fra Santa Monica i Kalifornien, over Edmonton til Thule og derfra til København med luftkaptajn *Poul Jensen* som chef. Hele verden fulgte begivenheden, som indledede de transpolare passagerflyvninger. I de tre år, der siden er gået, har SAS foretaget mange flyvninger over Jordens top, altså direkte over den geografiske Nordpol til det fjerne Østen, og mere end 5000 passagerer er på det første år fløjet mellem Stillehavet og Øresund. Distancen fra Los Angeles til København er 9089 kilometer, flyvetiden er 25 timer og 25 minutter fra Kastrup til Kalifornien og 22 timer og 35 minutter fra Hollywood til Tivoli. Da vinterfartplanen 1955/56 blev indledt, fik polarflyveruten for første gang turistklasse, og store planer er under forberedelse for næste højsæson i flyveturisttrafiken mellem Vestamerika og Europa.

Det er ikke alene passagerer, som har vist sig i overtal på polarruten, det er også store postmængder fra seks vestamerikanske stater og Hawaii til hele Europa, og herfra til staterne på den amerikanske vestkyst.

Vingerne over polar- og storcirklen har båret de nordiske landes flag og navne længe, end den rute, som har indskrevet SAS i flyvningens historie. Det blev de fremsynedes sejr - men takken må gå til de udødelige pionerer i nordisk arktisk forskning.