

FLYVNINGENS GRØNLANDSPREMIERE

ET 25 ÅRS JUBILÆUM

Af oberst *Erik Overbye*

Den 10. juli 1932 kunne man i Ivigtut høre en brummen fra en 460 hk flyvemotor, medens en Heinkel H. M. II nr. 84 med dansk splitflag på halefinnen sejlede rundt på Arsukfjorden og varmede motoren op. Efter 5-10 minutters forløb blev luftfartøjet lagt på støt kurs op mod vinden, motoren fik fuld gas, og snart efter slap pontonnerne vandet og Heinkel'en steg op mellem Grønlands fjelde.

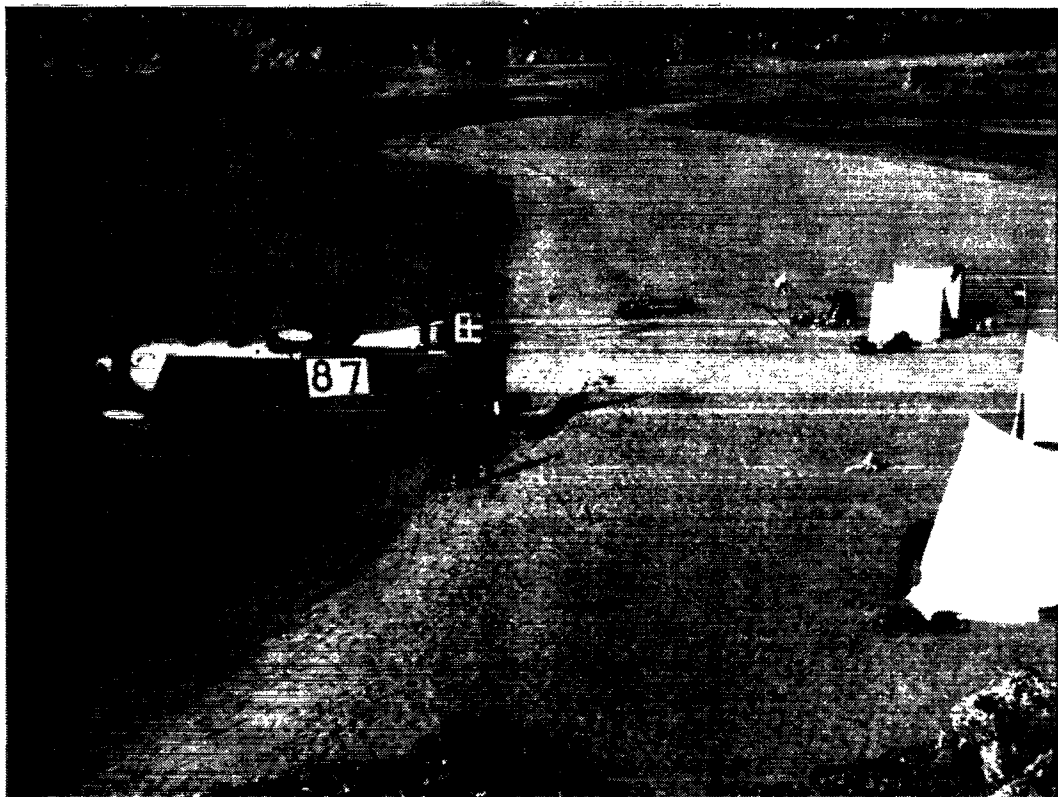
Det var søløjtnant Erik Rasmussen, der startede på en prøveflyvning med sit luftfartøj og dermed på den første danske flyvning i Grønland, som blev indledningen til et nyt afsnit i dansk flyvnings historie og en ny epoke i Grønlands kortlægning og udforskning.

Både Geodætisk Institut og Marinens Flyvevæsen havde allerede gennem flere år haft opmærksomheden vendt mod de store muligheder, der lå i anvendelsen af luftfotografering ved kortlægningen af Grønland og ført mange forhandlinger derom.

I 1926 havde flyvevæsenet bestilt et stort 3-motoret søluftfartøj i England, der var tænkt anvendt militært som torpedoplan, idet det skulle kunne bære to torpedoer, men da luftfartøjet allerede i fødslen havde fået navnet „Nanok“, ser det ud til, at man foruden den militære anvendelse også havde tiltænkt det opgaver i Grønland. Luftfartøjet kom dog aldrig til Danmark, endsige til Grønland. Det viste sig nemlig ved prøveflyvningerne i England, at luftfartøjet slet ikke svarede til de stillede krav, hvorfor kontrakten blev ophævet.

Men der blev stadig arbejdet med tanken om grønlandsflyvning, og i sommeren 1928 lod flyvevæsenet en flyver foretage en rundrejse i Vestgrønland, hvor han indsamlede oplysninger om alle forhold, som havde betydning for basering af og flyvning med søluftfartøjer deroppe.

Flyvevæsenet havde da netop påbegyndt anskaffelse af Heinkel-luftfartøjerne, som skønnedes egnede til arbejdet i Grønland, og forhandlingerne med Geodætisk Institut var genoptaget, idet man nu sigtede på at begynde med en luftfotografe-



Heinkel i strandkanten udfør flyverlejr i vesthavnen ved Eskimonæs på Clavering Ø. Foto: Overbye

ring af øen Disko, for gennem arbejdet med denne begrænsede opgave at indhøste de nødvendige erfaringer for en videreførelse af kortlægningen i større omfang. Men endnu engang måtte planerne stilles i bero, denne gang fordi der ikke kunne skaffes penge til selv denne beskedne begyndelse.

I disse år var den såkaldte nordlige atlantehavsrute mellem Europa og U.S.A. over Færøerne, Island og Grønland genstand for mange landes interesse som en mulig rute for flyvningen over Atlanten, og blandt dem, der undersøgte forholdene, var den tyske flyver von Gronau, som foretog en række forsøgsflyvninger med en Dornier-Wal flyvebåd. Flyvevæsenet opnåede at få von Gronau til at tage en dansk marineflyver med på flyvningerne i Grønland, og således fik søminemester Victor Petersen i sommeren 1931 lejlighed til i praksis at studere betingelserne for flyvning i Grønland og at samle erfaringer, som kom os til nytte, da vi endelig selv kunne komme i gang.

Og hurtigere end man vel egentlig havde ventet på det tidspunkt, kom der skred i begivenhederne, idet udviklingen med de norske okkupationer i Østgrønland

havde gjort en hurtig forøget dansk indsats i Grønland meget ønskelig, og flyvevæsenet så sig derfor i begyndelsen af 1932 stillet overfor den krævende opgave at skulle sende ikke et, men tre luftfartøjer til Grønland med ret kort varsel, og ikke med en lille indledende opgave, men med et stort program for luftfotografering, isrekognoscering og transportflyning m. v. Så nu blev der brug for alle indsamlede oplysninger og erfaringer og for alle kræfter i det forberedende arbejde, der måtte være 100 pct. gennemført og gennemtænkt, thi enhver overset detalje kunne komme til at sinke eller hindre en heldig gennemførelse af planerne eller endog få alvorligere konsekvenser, såfremt manglen først viste sig efter fremkomst til Grønland.

Som sædvanlig tog de indledende forhandlinger og administrative forberedelser lang tid, så da det endelig var fastslået, at nu skulle grønlandsflyvningen sættes i gang, var der ikke levnet megen tid til de praktiske forberedelser. Der blev derfor travlhed på den gamle luftmarinestation ved Refshalevej.

Først skulle personellet - flyvere og flyvermekanikere - udtages på frivillig basis, og da der skulle 2 flyvere og 2 mekanikere på hvert hold, ialt 12 mand, betød det et stort indgreb i flyvevæsenets styrke af flyvende personel, der i 30'ernes afrustningsatmosfære var meget begrænset, men dog gik det hurtigt, hvilket jeg bedst kan belyse ved at berette, hvorledes det gik mig selv.

Som temmelig „grøn“ flyver med certifikat fra oktober 1931 havde jeg om vinteren været på jagerskole i Ringsted og fra marts 1932 på fortsættelses- og skydekursus på Heinkel i København, hvilket havde optaget mig fuldstændigt, så jeg vidste ikke ret meget om, hvad der var i gære, da jeg en formiddag i maj blev kaldt ind til flyvevæsenets chef, kommandør Grandjean, som spurgte, om jeg havde lyst til at flyve i Grønland til sommer og i få ord forklarede, hvad det hele drejede sig om.

Jeg var straks interesseret, men spurgte, om jeg kunne få betænkningstid, hvortil kommandøren svarede, at det havde ikke været tanken. Nå, om jeg da måtte gå et øjeblik for at telefonere til min forlovede? Det blev tilstået, og da jeg havde sat min forlovede ind i situationen, svarede hun blot, at hvis jeg havde lyst til det, syntes hun, at jeg skulle gøre det. Så meldte jeg mig atter hos chefen og sagde ja, jeg ville gerne med til Grønland. Og dermed var sagen afgjort, det hele på mindre end 10 minutter.

Dengang drømte jeg ikke om, at dette „ja“ for mig skulle komme til at betyde flyvning i Grønland i 10 sommersæsoner plus 3 års ophold i Grønnedal, men det varede ikke så længe, før jeg lærte og forstod sætningen: „Een gang Grønland, altid Grønland.“

Iøvrigt kom styrkelisten til at se således ud:

Luftfartøj H. M. II nr. 84, der skulle samarbejde med dr. Knud Rasmussens 7. Thule-ekspedition, med følgende personel:

Søløjtnant Erik Rasmussen, flyver, leder
Kvartermester Th. Petersen, flyver
Løjtnant O. Nielsen, luftfotograf
Løjtnant Jakobsen, luftfotograf
Flyvemekaniker Ch. Jørgensen, mekaniker, telegrafist
Flyvemekaniker Laur. Jensen, mekaniker

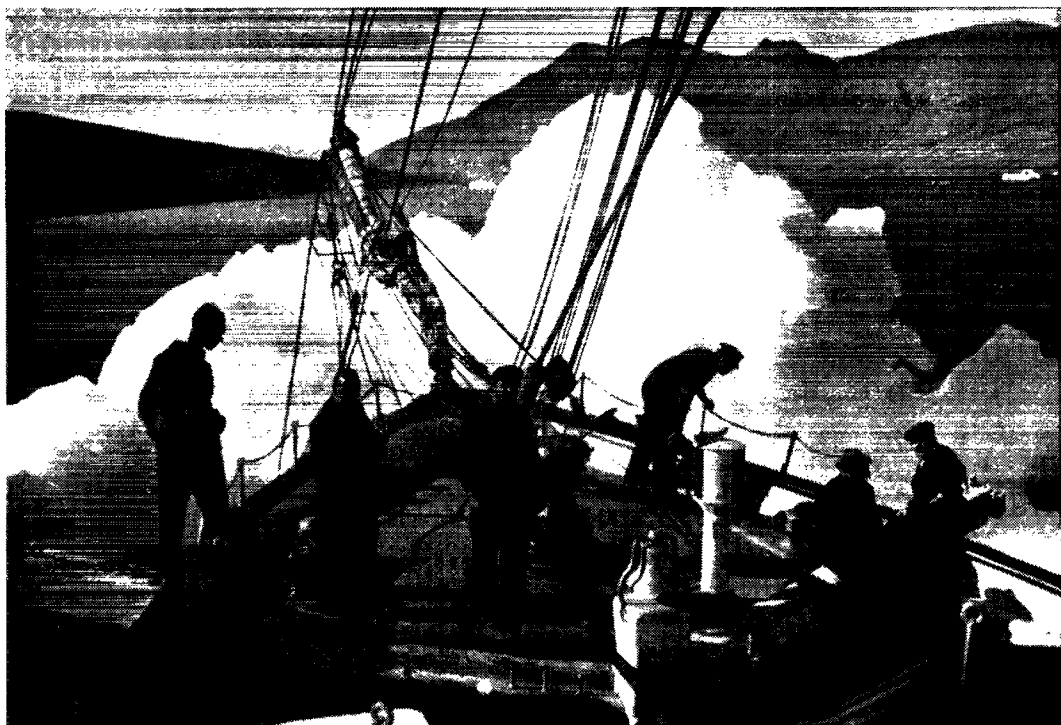
De to andre luftfartøjer skulle knyttes til Treårsekspeditionen under dr. Lauge Koch, med nedenstående personel:

Luftfartøj H. M. II nr. 86:
Søminemester Victor Petersen, flyver, leder
Søløjtnant Overbye, flyver
Kaptajn Herschend, luftfotograf
Løjtnant H. H. Nielsen, luftfotograf
Flyvemekaniker Kramme, mekaniker, telegrafist
Flyvemekaniker H. J. Jensen, mekaniker

Luftfartøj H. M. II nr. 87:
Søløjtnant H. Harms, flyver, leder
Søløjtnant J. Münter, flyver
Officiant Tovdal, luftfotograf
Løjtnant Bonde, luftfotograf
Flyvemekaniker Frode Hansen, mekaniker, telegrafist
Flyvemekaniker Frede Kjær, mekaniker

Luftfotograferne var stillet til rådighed af Hærens Flyvertropper, da flyvevæsenet ikke havde personel med dette speciale, medens kortlægningen fra luften iøvrigt blev tilrettelagt og ledet af personel fra Geodætisk Institut, og hele denne virksomhed var således baseret på et nøje samarbejde mellem disse tre militære afdelinger, et samarbejde, som straks fra starten blev det bedst mulige.

Luftfartøjet Heinkel He-8 var et 3-sædet, lavvinget monoplan på 2 pontonner, forsynet med en 460 hk Armstrong-Siddley Jaguar, 14-cylindret luftkølet stjernemotor. De to brændstoftanke, der lå i planerne tæt ved kroppen, rummede tilsammen ca. 700 liter benzin, nok til ca. 6,5 timers flyvning med en marchfart på ca. 170 km/t, eller en rækkevidde på ca. 1000 km.



En stor isskøse har lidt uvelkomment lagt sig tilrette over „Gustav Holm“s ankerkæde. Foto: Overbye

Da de tre luftfartøjer var udtaget, fik mekanikerne travlt med at gøre dem klar til grønlandspremieren. Selv om man havde udpeget de fly, der var i bedst mulig stand, var et gennemgribende eftersyn dog nødvendigt, og der skulle installeres „friske“ motorer, så den fulde driftstid til hovedeftersyn var til rådighed. Desuden skulle der foretages flere ændringer i flyets rent militære udformning af hensyn til de særlige opgaver, der nu forestod.

Bevæbning og anden særlig udrustning blev fjernet, bl. a. for at lette flyet mest muligt, og i bunden af 3. sæde blev installeret en ramme til luftkameraet, som kunne indstilles til lodret- eller skråfotografering. Luftfotograferingen stillede store krav om præcisionsflyvning, særlig med hensyn til støt kurs og konstant højde, hvorfor der blev installeret særlige variometre og kompasser til hjælp for flyveren. Endelig blev luftfartøjerne malet orange farvet for at lette observation under en eftersøgning i tilfælde af nødlanding på indlandsisen eller mellem isskøser.

Samtidig hermed blev reservemotorer, reservedele, værktøj og hjælpemateriel klargjort og pakket tilligemed nødudstyr og nødproviant. Dette sidste var kun meget nødtørftigt i sammenligning med, hvad man ville forlange som minimum i dag, men der var simpelthen hverken plads eller vægt disponibel til ret meget, og selv om

nødudstyret var sammensat efter bedste overbevisning, kan man nu nok sige, at det var heldigt, at det ikke blev nødvendigt at prøve det i praksis. Spørgsmålet om reservedele, værktøj og materialer var vigtigt og krævede grundig overvejelse. Der var grænser for, hvor meget vi kunne tage med og kræve plads til i de gamle grønlandsskibe, som på ekspeditionerne var lastet godt og vel forbi lastemærket „Summer North Atlantic“ og langt forbi kaptajnens og styrmandens yderste velvilje og imødekommenhed, men på den anden side måtte der ikke mangle een skrue, eet stykke værktøj eller materiale, der eventuelt kunne blive brug for. Der var jo dengang ingen mulighed for at skaffe det manglende frem i tide, når vi først var kommet til Østgrønland.

Luftfartøjerne blev omhyggeligt prøvefløjet og alle småfejl rettet, instrumenter justeret o. s. v., ligesom der blev foretaget prøvefotograferinger, dels for at gennemprøve fotoinstallationen, dels for at indøve samarbejdet i luften mellem flyver og luftfotograf.

Der blev således lagt stor vægt på hele den praktiske og tekniske forberedelse, da vi havde gjort os klart, at uheld eller ulykker i starten af dette nye betydningsfulde arbejde ville kunne betyde en alvorlig bremse på udviklingen fremover.

Da luftfartøjernes rækkevidde var for lille til, at vi kunne flyve dem til Grønland, selv i etaper over Shetlandsøerne, Færøerne og Island, var transporten derop et særligt problem, navnlig med hensyn til Østgrønland.

Til Sydgrønland, hvor 7. Thule-ekspedition skulle operere, kunne luftfartøjet sendes i adskilt stand med skib til Ivigtut, hvor kajplads og kraner gjorde det til en relativ let opgave at udskibe delene og samle luftfartøjet igen på kajen, og derefter sætte det i vandet med kran, men da sådanne hjælpemidler ikke var til disposition i Østgrønland, ville det bedste være at transportere luftfartøjerne derop i samlet og flyveklar stand.

Over agterskibet på „Gustav Holm“ blev der derfor opbygget en svær trægalge med to aflange platforme, der passede til flyets pontonner, som på midterpartiet var helt fladbundede, så der var en god bære- og støtteflade. Ombord- og søsætning kunne udføres med en svær bom, som var rigget op specielt hertil.

En tilsvarende galge blev bygget op på fiskeriinspektionsskibet „Hvidbjørnen“, som marinen lod assistere Treårsekspeditionen med transporten af det ene luftfartøj, da man i første omgang ikke anså „Godthaab“ for egnet til formålet. („Godthaab“ blev dog i 1933 ligeledes forsynet med opbygning agter og fungerede som basis for et luftfartøj under hele arbejdsperioden i Grønland).

Medio juni var alt klappet og klart, og begge ekspeditioner startede fra København under mere end almindelig opmærksomhed og „fulgt til døren“ af mange



Flyverlejren på Ella Ø. Østkystens „Riviera“.

Foto: Overbye

honoratiores med statsminister Stauning i spidsen, af store menneskemængder, samt lige så mange gode ønsker om „God Vind“ og „Happy Landings“.

Thule-ekspeditionens luftfartøj, der pakket i særlige transportkasser afgik med „Julius Thomsen“, nåede som det kunne ventes først til Grønland og åbnede den nye æra med starten fra fjorden udfor Ivigtut den 10. juli 32.

H. M. II nr. 84 støttede sig iøvrigt til M/S „Th. Stauning“ som moderskib under arbejdet i Sydøstgrønland og udførte luftfotografering over en ca. 600 km lang strækning fra Kap Farvel til Pikiutdleq syd for Angmagssalik, men havde forinden foretaget en række særlige flyvninger i Julianehåb distrikt for fotografering af nordboruiner.

Dette luftfartøj nåede også at komme ud på den første danske undsætnings-flyvning i Grønland. Den amerikanske flyver Hutchinson, som med familie - The Flying Family - var på vej via Grønland til Europa i et Sikorsky amfibium, havde under flyvning fra Julianehåb til Angmagssalik sendt SOS fra en position i nærheden af Angmagssalik, og Erik Rasmussen, der med nr. 84 lå i Ivigtut, startede straks på den lange flyvning mod den opgivne position for at deltage i eftersøgningen. Han nåede imidlertid ikke længere end til Skjoldungen, da der indløb

melding om, at familien var fundet og taget op af en engelsk trawler, som havde befundet sig i nærheden.

I løbet af den knap tre måneder lange arbejdsperiode gennemførte nr. 84 ca. 100 flyvninger med en samlet flyvetid på ca. 125 timer.

Treårsekspeditionens skibe „Gustav Holm“ og „Godthaab“ mødtes i slutningen af juni i Akureyri med „Hvidbjørnen“, den første med nr. 87 ombord, den sidste med nr. 86 på platformen.

„Hvidbjørnen“ var ikke bygget til issejlads og kunne således ikke bringe nr. 86 til Østgrønland, men det var planen at sejle op til iskanten udfor Clavering Ø, sætte luftfartøjet i vandet og flyve det ind til Eskimonæs, for så tidligt som muligt at vise flaget over Østgrønland. Dr. Lauge Koch gik derfor sammen med Victor Petersen og Kramme ombord i „Hvidbjørnen“, og alle tre skibe stod nordover fra Island.

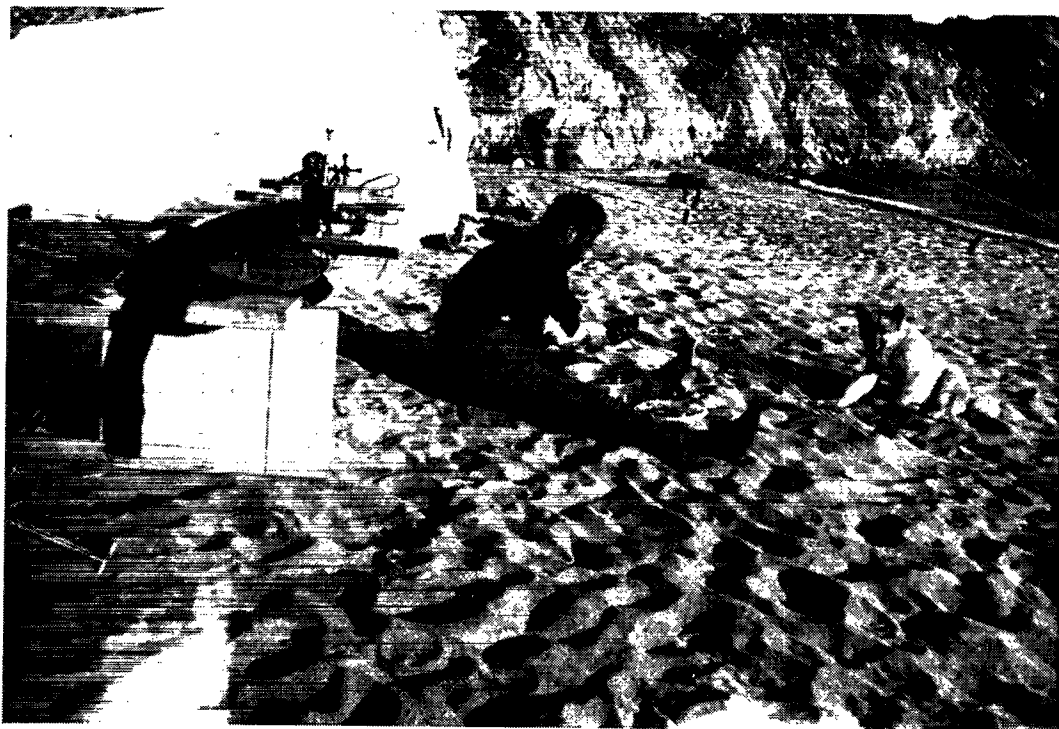
Da „Hvidbjørnen“ to dage efter nåede iskanten, var der så svær dønning, at en søsætning og start ikke kunne gennemføres, og under afventning af bedre forhold satte det ind med tåge. Såfremt der havde været tid til at vente, skulle der have været rimelige muligheder for at finde egnede forhold for en start udenfor iskanten, men andre opgaver ventede „Hvidbjørnen“, så planen måtte ret hurtigt opgives.

Ved hjælp af radiopejlinger lykkedes det „Hvidbjørnen“ at finde „Gustav Holm“ trods tågen, og da skibene mødtes, blev Koch, Petersen og Kramme sat over i „Gustav Holm“, hvorfra Harms og hans to mekanikere tillige med kaptajn Bruhn og kaptajn Herschend fulgte med tilbage til „Hvidbjørnen“, som gik til Reykjavik.

„Gustav Holm“ og „Godthaab“ fortsatte nordover i dårligt vejr og kom snart i kast med isen, som ikke viste sig særlig gunstig det år, men så meget mere spændende og betagende for de af os, der ikke havde oplevet dette eventyr før. Den 15. juli nåede „Gustav Holm“ en væge, der var stor nok til en start med luftfartøjet, så herfra fløj Victor Petersen med dr. Koch som passager ind til Eskimonæs og gav undervejs den første luftmelding om isforholdene til „Gustav Holm“, som kort efter nåede ind.

I vesthavnen ved Eskimonæs blev basis og lejr for det nordlige flyverhold etableret, og snart gik det løs med fotoflyvninger, transporter, rekognosceringer og særlige korttegnings-flyvninger. Arbejdsperioden her var ikke lang - 5-6 uger i det højeste - så tiden måtte udnyttes så grundigt, som vejrforholdene tillod det.

I mellemtiden var nr. 86 blevet sat i land på kajen i Reykjavik fra „Hvidbjørnen“. Harms fik her kontakt med polarforskeren dr. Charcot, som med „Pollux“ og „Pourquois-Pas“ var på vej til Scoresbysund med en fransk ekspedition,



*Dr. Lauge Koch var inviteret til middag i flyverlejren, men foretrak
at tilberede og spise haren på egen maner.*

Foto: Overbye

og som med stor venlighed og hjælpsomhed indvilligede i at tage nr. 86 og dens personel med.

Luftfartøjet blev demonteret og med stort besvær bragt ombord i de to franske skibe og med endnu større besvær bragt i land i Scoresbysund og samlet i strandkanten, medens flyvere og mekanikere vadede til livet i det iskolde vand for at få planerne monteret. Til trods for de vanskelige arbejdsforhold blev luftfartøjet samlet på to døgn og snarest efter fløjet til Ella Ø, hvor det sydlige hold skulle have basis. „Gustav Holm“ og „Godthaab“ ankom umiddelbart efter til Ella Ø med brændstof, fotomateriel, reservedele m. m., og den 1. august kunne fotoflyvningerne begynde i det sydlige afsnit.

Luftfotograferingen, som var hovedopgaven for alle tre flyverhold, var forberedt og tilrettelagt af Geodætisk Institut, som med begge ekspeditioner havde udsendt geodæthold, der udførte opmålingsarbejder i tilslutning til luftfotograferingen, under samlet ledelse af henholdsvis kaptajn Gabel-Jørgensen for 7. Thule-ekspedition og kaptajn L. Bruhn for Treårsekspeditionen.

Fotograferingen udførtes som skråfotografering tværs på den beholdende kurs fra en højde af 4000 m. Ruterne for fotoflyvningerne var af Geodætisk Institut

indtegnet på kort under hensyn til terrainforholdene, således at der blev bedst mulig dækning af kystlinier, fjordbredder og dalbunde, idet den store højde var bestemt først og fremmest af terrainets højde og dernæst af, at man yderligere måtte så højt over dette, at fjeldene skyggede mindst muligt i fjorde og dale.

Før hver fotoflyvning måtte der lægges en fast plan for, hvilke ruter der skulle gennemflyves, og ved denne planlægning tages hensyn til rækkefølgen af ruterne, således at der spildtes mindst tid ved overgang fra en rute til den næste og samtidig således, at solens stilling ved begyndelse og afslutning af fotograferingen gav de bedste belysningsforhold. Denne planlægning blev hurtigt en ren rutinesag, men den praktiske udførelse af planen stødte ofte på forhindringer, som gjorde det nødvendigt at improvisere under flyvningen. Gang på gang viste det sig, at startpunktet for en rute lå et helt andet sted end angivet på kortet eller slet ikke var til at finde, og meget hyppigt passede kursen i ruten efter kendetegn i terrainet ikke med den udtagne kompaskurs, ligesom længden af ruterne ofte afveg fra den i kortet udtagne distance. Dette kunne give anledning til ret temperamentsfulde meningsudvekslinger i talerøret mellem flyver og fotograf, navnlig når kulde og iltmangel havde virket i tilstrækkelig lang tid til, at ingen af dem kunne indse, hvad fanden man egentlig ville med alle de fotografier af nogle skaldede nunatakker og en masse indlandsis.

Kulde og iltmangel, ja. Det første års flyvninger over Grønlands storslåede natur står stadig i erindringen som en strålende oplevelse, men også nøje forbundet med den bidende kulde, der under flyvningerne over indlandsisen i åbent luftfartøj åd sig gennem den bedste beklædning, indtil benene op til knæene og armene op til albuerne var døde klumper, som man kun med anspændelse kunne få til at holde luftfartøjet på ret kurs og højde, og i flere timer efter landing prikkede og stak det i hænder og fødder, så man kun havde lyst til at gå til køjs og sove det hele væk.

Iltmangel har også gjort sit. Det er nu fastslået, at man ikke kan opholde sig i over 3000 m mere end en time uden ekstra tilskud af ilt, men det vidste vi ikke dengang, så fotoflyvningerne i 4000 m varede ofte 3-4 timer. Vi vidste heller ikke, at virkningen af iltmangel forstærkes ved lave temperaturer.

Derimod fik vi erfaring for, at materiellet ikke tålte kulden så godt. Motorerne blev afkølet for stærkt, hvilket resulterede i sodede tænder, som stadig måtte udskiftes, og der indtraf for alle tre luftfartøjer mindre havarier på tandhjulsdriv til magneter o. lign., uden at det dog førte til nødlandinger. Fotoapparaterne svigtede også gentagne gange rent mekanisk, hvilket måtte skyldes temperaturforholdene. Det var særlig slemt med lukkerfjedrene, som knækkede i så hurtigt tempo, at alle reserver var opbrugt i løbet af den første uge. Af fjederen fra et



„Gustav Holm“ ruller bravt i Danmarksstrædet. Bemærk luftfartøjets planer.

Foto: Overbye

på Ella Ø lånt vækkeur fremstillede vore flyvemekanikere nye lukkerfjedre, som holdt resten af perioden og dermed reddede hovedparten af luftfotograferingen.

Ind imellem fotoflyvningerne foretog Victor Petersen med dr. Lauge Koch som observator tre lange flyvninger, som dækkede området fra Dronning Louises Land til Nordvestfjord ved Scoresbysund og så langt vestpå over indlandsisen, som der var land at se. Disse flyvninger, der senere blev suppleret med enkelte kortere, gav mange nye og helt overraskende oplysninger om landet indenfor fjordområderne, oplysninger som dr. Koch under flyvningerne indtegnede i de eksisterende kort, hvorved der hjembragtes et stort materiale af væsentlig betydning, og som kunne udnyttes indtil de mere exakte resultater af fotograferingen engang forelå.

Dette års flyvninger i Østgrønland afsluttedes med, at Victor Petersen fløj nr. 87 fra Scoresbysund til Reykjavik. Dr. Koch medfulgte på denne første flyvning mellem Grønland og Island.

De to hold havde udført fotoflyvninger i området mellem Danmarkshavn og Scoresbysund fra kysten og ind til de inderste nunatakker og tilsammen fløjet ialt 155 timer eller ca. 25.000 km.

Ved ekspeditionernes hjemkomst kunne det fastslås, at for begges vedkommende var luftvirksomheden forløbet tilfredsstillende, og de stillede opgaver var løst, såvidt forholdene havde tilladt det.

Selv om de to flyvehold tilsammen havde fløjet ca. 280 timer, svarende til en distance på ca. 45.000 km eller lidt mere end en gang rundt om jorden, var det dog kun en begyndelse og det udførte kortlægningsarbejde en lille brøkdel af luftfotograferingen af hele Grønlands udstrakte område. Men det første skridt var taget, et skridt - uden vaklen eller snublen - i den rigtige retning, som kun kunne opmuntre til videre skridt ad samme vej.

Hvorledes havde det nu været muligt at afslutte det første års flyvninger i Grønland med et positivt resultat og uden alvorlige uheld?

Først og fremmest var tilliden til og bedømmelsen på forhånd af luftfartøjet berettiget og rigtig, Heinkel'en var et velflyvende og robust luftfartøj med en pålidelig, driftssikker motor, så chefen for flyvevæsenet, kommandør Grandjean, kunne tage ansvaret for at sende det til Grønland.

Men dette havde i sig selv ikke været nok. At de udstrakte flyvninger med fuld belastning af luftfartøj og motor - og vel at mærke i motor - kunne gennemføres uden uheld, må for størstedelen krediteres vore dygtige flyvemekanikere, som under alle forhold arbejdede med en aldrig svigtende samvittighed og pålidelighed.

Dernæst må det heldige forløb tilskrives, at alle, som skulle støtte luftvirksomheden på den ene eller anden måde, straks forstod betydningen heraf og derved lettede opgaven for lederne af flyvningerne.

Dette gælder lederne af ekspeditionerne, dr. Knud Rasmussen og dr. Lauge Koch, som begge indså værdien af det nye redskab, der var stillet til rådighed for dansk arktisk forskning, og som begge havde en klar forståelse af flyvernes særlige problemer og flyvningens praktiske muligheder og begrænsninger under de specielle grønlandske forhold, hvilket betød en stor støtte for flyverne under udførelsen af opgaverne.

Det gælder også skibsførerne og besætningerne på „Gustav Holm“ og „Godthaab“, som ligeledes fuldt forstod flyvningens særlige vilkår og ydede en vidtrækkende og værdifuld støtte, og vi er både kaptajn Westmar og kaptajn Rosfeld megen tak skyldig, medens en venlig tanke sendes til deres respektive 1. styrmand Jørgensen og Rasmussen, som havde det daglige besvær med flyverne.

På to områder var de indledende flyvninger på lidt gyngende grund. Det var med hensyn til vejrtjeneste og radiotjeneste.

Den grønlandske vejrtjeneste var dengang af ringe værdi for flyvningen, ikke mindst på grund af de meget ringe forbindelsesmuligheder mellem de grønlandske radiostationer, så på dette område var vi henvist til at studere himlen og

vurdere mulighederne efter bedste skøn, hvilket gav god mulighed for udvikling af erfaring.

Radiotjenesten var, som den altid vil være det, præget af de særlige forhold for radioudbredelse i Grønland, og de grønlandske radiostationers tjeneste var trods al velvilje og interesse af ringe værdi for flyvesikkerheden på grund af manglende aftaler og begrænsninger i materiel og personel. Så meget mere måtte vi påskønne den store indsats, der blev ydet fra ekspeditionens radiostationer på Ella Ø og Eskimonæs, hvor de Lemos og Axel Duegaard var de altid sikre og pålidelige forbindelser med jorden, uanset hvornår og hvorlænge der var et luftfartøj i luften over Østgrønland.

Det gode resultat var således fremkommet som følge af mange samvirkende faktorer, samt den gode portion held, uden hvilken hverken søfolk eller flyvere kan eksistere.

1932 gav lyst og mod til at fortsætte dansk flyvning i Grønland, og den blev fortsat og udviklet, således at de 25 år, der nu er forløbet, rummer i tusindvis af timers flyvning i Grønland med værdi for dansk forskning og for Grønland selv, men det er en historie for sig selv.