

FLYVNING PÅ GRØNLAND - UDVIKLING, BETYDNING OG BEHOV

Af oberstløjtnant *H. Westenholz*

Ved afstemningen om vor nye grundlov i 1953 var det punkt, hvorom der var størst enighed, at *Grønland skulle være en del af Danmark*. Alle følte det som en rigtig og naturlig videreførelse af den historiske udvikling.

Fra Erik den Rødes eventyrlige opdagelse af og bosætterfærd på Grønland, gennem Hans Egedes opofrende og utrættelige missionærgerning og til det 19. og 20. århundredes stedse stigende danske indsats af såvel videnskabelig som samfundsmæssig karakter har udviklingen ført Danmark og Grønland stadig nærmere til hinanden. Samhørighedsfølelsen blev bekræftet ved den internationale Haag-domstols afgørelse i 1933 og understreget ved krigens tvungne adskillelse.

Krigen lærte os meget nyt om Grønland: Den viste verden, at Grønlands område er af største strategiske betydning, fordi den korteste forbindelseslinie mellem Europa og Amerika går den vej; den viste os, at der kan flyves direkte mellem Danmark og Grønland, og den skabte en række flyvebaser på Grønland.

Der blev herved givet den kraftigste impuls til vor videreførelse af den flyvemæssige indsats, Danmark på så udmærket måde havde påbegyndt i 1932 og videreført til krigen afbrød den.

Tiden efter krigen har år for år understreget flyvningens store muligheder og afgørende betydning.

Desværre har de sidste år, netop årene efter Grønlands forening med Danmark, tydelig vist, at den flyvemæssige udvikling deroppe ikke følger med tidens krav.

Formålet med denne artikel er at give et kort overblik over flyvningens udvikling på Grønland, en vurdering af flyvningens betydning for det grønlandske samfund og en oversigt over det behov, der i dag foreligger for flyvning.

En følgende artikel vil bringe en analyse af betingelserne for flyvning på Grønland samt nogle betragtninger over, hvordan man kan nå frem til at dække behovet.

Den flyvemæssige udvikling i årene 1932-58.

Som grundlag for en vurdering af situationen i dag er det rimeligt at give en kort oversigt over den hidtidige udvikling.*

1932-39.

I 1932 nåede en række civile og militære instanser til den overbevisning, at *nu skulle der flyves på Grønland.*

Baggrunden var i første række behovet for luftfotografering og luftrekognoscering til støtte for kortlægning og videnskabeligt arbejde.

De implicerede instanser var: Grønlands Styrelse, Geodætisk Institut, dr. Knud Rasmussen (7. Thule-ekspedition), dr. Lauge Koch (3 års ekspeditionen), hærens flyvetropper og søværnets flyvetropper.

Samarbejdet mellem disse institutioner var i alle henseender fortræffeligt. Alle vanskeligheder, tekniske, økonomiske og administrative, blev overvundet, flyvningen kom i gang - og det gik fint, både på øst- og vestkyst.

Takket være dygtigt og målbevidst arbejde blev der i årene 1932-39 gennemført en lang række flyvninger med ialt over 2000 flyvetimer, der *dels* gav baggrund for kortlægning af kysterne fra Disko rundt Kap Farvel til Danmarkshavn, *dels* på afgørende måde støttede de ovennævnte og efterfølgende ekspeditioners arbejde og endelig gav et klart indtryk af flyvningens kolossale betydning for det grønlandske samfund med hensyn til transport- og posttjeneste, eftersøgnings- og redningstjeneste samt isrekognoscering.

De anvendte fly var enmotorede, 3-sædede åbne maskiner på pontoner (Heinkel HM II). Transporten mellem Danmark og Grønland foregik på KGH's skibe, og baseringen på Grønland fandt sted på kysten i egnede fjordafsnit. Alt var overordentlig primitivt og improviseret; målt med nutidens krav var forholdene sikkerhedsmæssigt set ganske uforsvarlige. Her var virkelig tale om flyvemæssig pionergerning. Når resultatet trods dette i alle henseender blev så udmærket, skyldtes det dels personellets dygtighed og påpasselighed, dels det nævnte gode samarbejde, der skabte baggrund for at overvinde alle vanskeligheder med hjælpsomhed, opfindsomhed og godt humør.

Som optakt til kommende tiders større flyvemuligheder skal nævnes flyvningerne med den to-motorede flyvebåd Dornier Wal, foretaget i 1938 med Spitzbergen

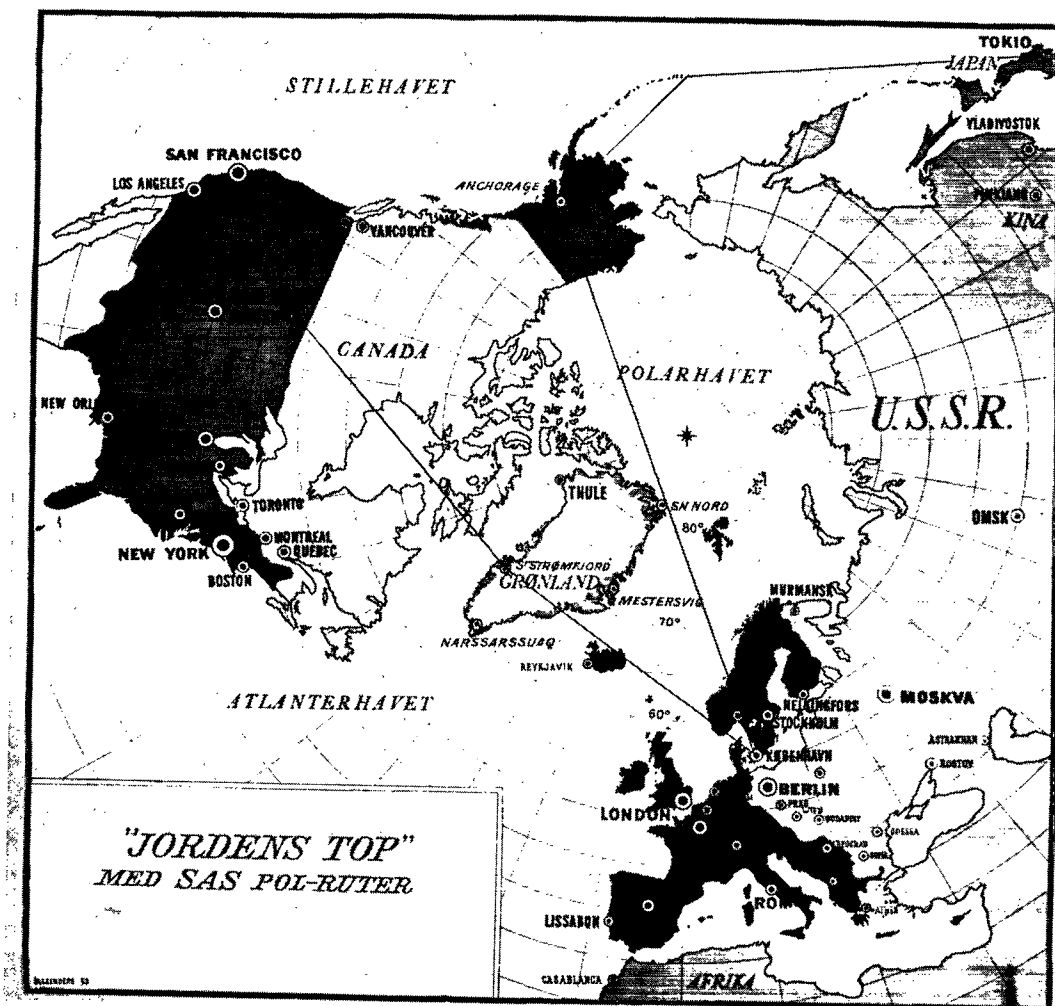
* Til nærmere belysning af udviklingen henvises til følgende artikler i *Det grønlandske Selskabs tidsskrift*:

Ob. Overbye: „Flyvningens grønlandspremiere“ (1957, side 261).

Red. P. Westphalls: „Vinger over polar- og storcirklen“ (1955, side 361).

Fuldmægtig J. P. S. Fynbo: „Isrekognoscering, Nordøstgrønland“ (1955, side 155).

Ob. J. V. Helk: „Flyvefotograferinger over Grønland“ (1953, side 121, og 1954, side 177 og 302).



Jordens top. - Kortet anskueliggør på udmærket måde Grønlands centrale beliggenhed mellem øst og vest.

som basis for rekognoscering af Nordøstgrønland, specielt Peary Land. Det var ved disse flyvninger det blev opklaret, at „Fata Morgana-Øerne“ ikke eksisterede.

Krigsårene 1939-45.

Under krigen var al dansk flyvevirksomhed stoppet.

Flyvningen på Grønland prægedes af den omfattende amerikanske luftmilitære indsats, der foregik i overensstemmelse med overenskomsten mellem Danmark og USA. Flyvebaserne Narssarssuaq (BW 1) og Søndre Stømfjord (BW 8) blev anlagt, og umiddelbart efter krigen fulgte Thule. Nødlandepladser indrettedes ved

Marraq og Ikateq. Såvel flyvningen på Grønland som mellem Amerika og Europa via Grønland fik et vældigt omfang.

Efter krigen.

Så snart forholdene tillod det, tog Danmark atter sine opgaver op.

Den verdenspolitiske udvikling gjorde det naturligt, at Danmark, i tilslutning til „Den nordatlantiske traktat“ (NATO), traf en fornyet overenskomst med USA om et fællesskab om forsvaret af Grønland. I henhold hertil opretholdt USAF de tre baser Narssarssuaq, Søndre Strømfjord og Thule Air Base (NAB, SAB og TAB) som fælles forsvarsområder. Endvidere oprettede Danmark, med transportmæssig assistance af USA, Station Nord, der foruden at være vejrstation er et vigtigt støttepunkt for flyvningen på Nordgrønland.

Senere har Danmark anlagt flyveplads ved Mestersvig i forbindelse med mine-driften på dette sted.

Kort efter krigen anskaffede FLV amfibietypen Catalina, hovedsageligt med henblik på de flyvemæssige opgaver på Grønland. Det var et lykkeligt valg. Typen anerkendes endnu i dag som uovertruffen til løsning af arktisk-maritime opgaver.

I årene 1947-53 ydedes en omfattende Catalina-indsats på både øst- og vestkysten ved gennemførelse af en række betydningsfulde videnskabelige ekspeditioner. Specielt skal nævnes flyvningens betydning for Peary Land-ekspeditionen.

Ved oprettelsen af Grønlands Kommando (GLK) på marinestationen Grønnedal indgik LGR Vest og LGR Øst, udrustet med Catalina, som uundværlige led i GLK's virksomhed.

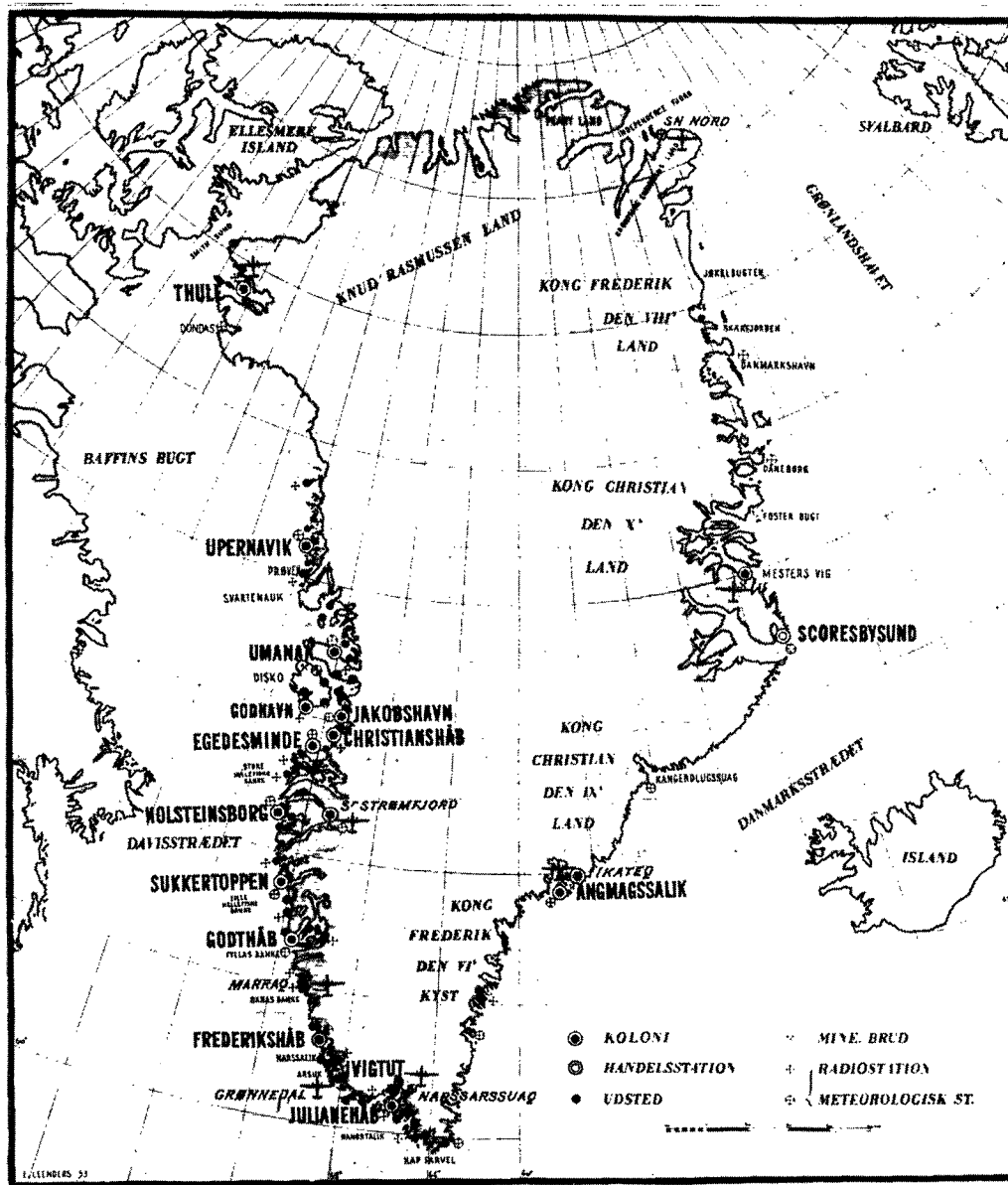
De krav, som det grønlandske samfund som helhed stillede om assistance ad luftvejen, gjorde sig i samme periode stadig mere gældende på mangfoldige områder: Til livsvigtig persontransport, til posttjeneste, til eftersøgnings- og redningstjeneste. Catalinaerne hjalp, hvor de kunne, og de overkom meget, og USAF trådte ofte til med deres Rescue maskiner (SA 16 Albatross).

Et betydningsfuldt islæt i den danske indsats i disse år udgjordes af „Den flyvende fæstning“, den 4-motorede B-17, som i årene 1947-51 udførte fotoflyvninger i et tempo og i flyvehøjder, som Catalinaer ikke kan præstere.

Også de små Bell helicoptere gjorde i årene 1953-54 en bemærkelsesværdig indsats i Scoresbysund området.

Den seneste udvikling.

Medens den ovennævnte flyvemæssige indsats indtil 1952 tjener Danmark til ære, på linie med vort lands øvrige indsats til Grønlands vel, har udviklingen i de seneste år været mindre tilfredsstillende.



Grønland. - Kortet viser alle større byer og vigtige stationer. Endvidere er de 5 flyvebaser (3 på vestkysten og 2 på østkysten) samt nødlandingspladserne markeret med en lille flyvemaskine.

Behovet for flyvning er stærkt stigende: Voksende krav fra det grønlandske samfund, med alt hvad dette indebærer, en lang række opgaver for geologer, geodæter og andre videnskabelige områder, og hertil nu tillige behovet om isrekognoscering, transport og prospecting fra Nordisk Mineselskab.

Samtidig er imidlertid de interesserede instansers samling omkring opgaverne på forskellige måder blevet vanskeligere til skade for en rationel og effektiv løsning af de flyvemæssige problemer.

Den militære instans, flyvevåbnet, har måttet koncentrere sine kræfter i moderlandet til varetagelse af nationale opgaver og NATO-forpligtelser. Der har ikke været midler og kræfter til en effektiv indsats på Grønland. Man har stort set måttet indskrænke sig til 1 Catalina på vestkysten i tiden april-oktober og 1 Catalina på østkysten i perioden juli-september. Al energi og dygtighed til trods har dette været ganske utilstrækkeligt til løsning af de foreliggende opgaver.

Herved er de civile instanser i stigende grad blevet henvist til hver for sig at søge de flyvemæssige opgaver løst ved chartring af fly i udlandet. Dette indebærer en lang række ulemper, sikkerhedsmæssigt og økonomisk, og det bevirker, at det nære og positive samarbejde og den naturlige koordinering mellem de interesserede instanser bliver vanskeliggjort til skade for en samlet og rationel udnyttelse af flyvetimerne.

Der er mange udmærkede flyveresultater og flyvepræstationer at henvise til fra de sidste fem års flyvning på Grønland: Catalinaernes fortsatte pålidelighed og ydeevne, USAF's beredvillige hjælp med mange slags fly, bl. a. helikopter-indsats ved evakueringen af „Jopeter“s besætning, dr. Lauge Kochs gode resultater med de to Norseman-fly, Nordisk Mineselskabs anvendelse af chartrede fly af mange typer, deriblandt de små danske sportsmaskiner, GGU's gode udbytte denne sommer med helikopter til survey-flyvning ved uran-eftersøgningen i Skovfjorden. (Flyene blev anskaffet af GGU, medens piloter og teknikere var udlånt fra flyvevåbnet.)

Disse gode enkeltheder til trods mangler der en samlet plan og udvikling i takt med tidens krav - men herom nærmere i en følgende artikel.

Det er rimeligt at slutte gennemgangen af den hidtidige udvikling med kort at nævne SAS' indsats - også fordi den i alle henseender er så vellykket: I 1954 etableredes polarruten til Los Angeles med mellemlanding bl. a. i SAB. Ruten er på alle måder blevet en stor succes; den er år for år blevet udvidet, og der flyves nu 5 gange om ugen. Regelmæssigheden er så stor som på nogen anden verdensrute.

Fra 1957 flyves desuden den endnu mere storslåede Tokyorute, der uden at lande på Grønland „støtter sig“ til grønlandske stationer.

Polarruten løser i hovedsagen problemet: Transport ad luftvejen mellem Danmark og Grønland. Denne transport suppleres med charterflyvninger, hovedsageligt udført af SAS mellem Danmark og de tre flyvebaser på vestkysten. Charterflyvninger udføres også af de islandske luftfartsselskaber mellem Island og de større pladser på såvel østkysten som vestkysten af Grønland.



En Catalina ved Ella Ø. Lidt ude skimtes en Norseman. Bemærk strandbreddens udmærkede naturlige betingelse som anløbs-rampe, og bemærk også de karakteristiske formationer i fjeldet i baggrunden.

Den ovenstående oversigt giver kun nogle hovedtræk af en betydningsfuld og interessant udvikling, som er rig på særprægede begivenheder og episoder. Som anført har tidsskriftet haft adskillige artikler, der rummer nærmere enkeltheder om flyvningens gennemførelse; det må håbes, at flere følger efter.

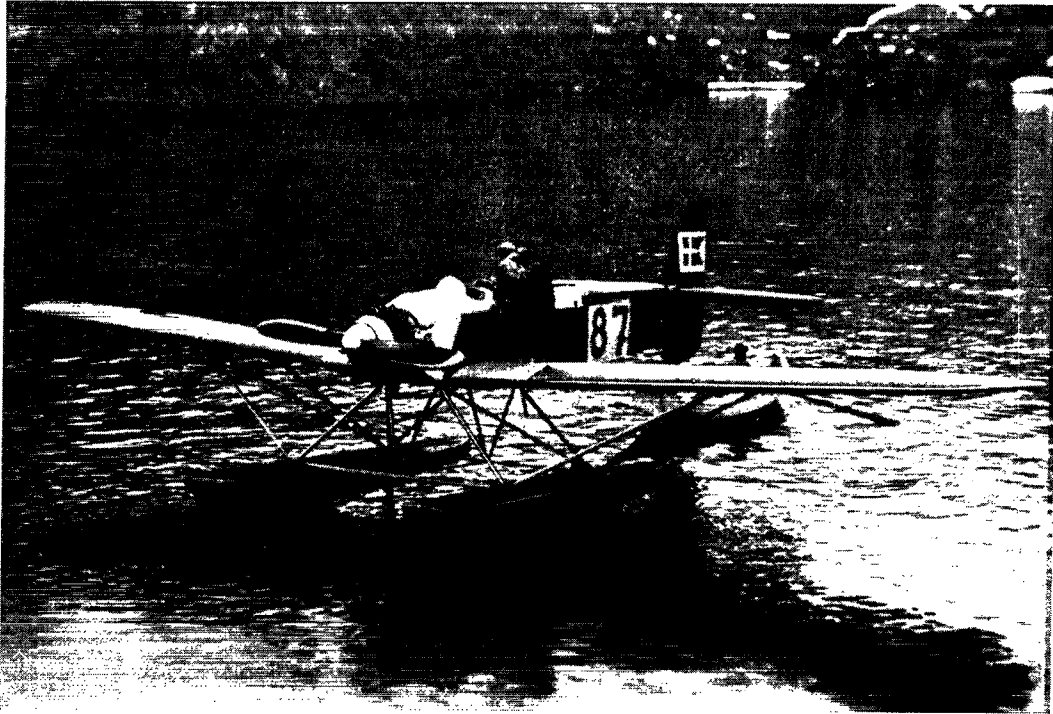
Opgaver for flyvningen på Grønland.

I det følgende gives en oversigt over de flyvemæssige opgaver, der i dag foreligger på Grønland.

Det er hensigtsmæssigt at danne sig et overblik ved at samle opgaverne i et skema:

Flyvemæssige opgaver på Grønland.

Civile opgaver		Militære opgaver				
Område	Bemærkning	Område				
Transport Passagerer Gods	Karakter: Rutinemæssig Særligt vigtige rejser Sygetransporter Læger og sygeplejersker Ekspeditioner m. v.	Luftforsvar, aktivt og passivt Varetagelse af de hertil knyttede strategiske og taktiske opgaver				
Posttjeneste	Alle pladser dækkes året rundt (Eventuelt ved drop & pickup)	Rekognoscering Farvandsovervågning Transport- og posttjeneste				
Search and Rescue (SAR)	Hele Grønland dækkes af et passende beredskab	SAR				
Survey	Videnskabelige formål Prospecting formål	Fiskeriinspektion Hele fiskesæsonen Rutinemæssig samt On Request				
Isrekognoscering	<table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 10px;">dækkes i sejl- perioden, rutinemæssigt samt On Request</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle;">Vestkyst Østkyst</td> <td></td> </tr> </table>	}	dækkes i sejl- perioden, rutinemæssigt samt On Request	Vestkyst Østkyst		Isrekognoscering
}	dækkes i sejl- perioden, rutinemæssigt samt On Request					
Vestkyst Østkyst						



*Den eenmotorede Heinkel-maskine med 3 åbne sæder.
Med denne type blev der i årene 1932-39 fløjet over 2000 timer på Grønland.*

Til skemaets enkelte punkter skal knyttes følgende kommentarer:

De rent militære opgaver.

Det grønlandske område har stor strategisk betydning. Kontrol med luftrummet og opretholdelse af baser og hjælpeanlæg er en nødvendighed. Opgavernes omfang er ganske uoverkommelige for Danmark. Løsningen er baseret på USAF-indsats i overensstemmelse med overenskomsten mellem USA og Danmark af 27. april 1951.

En nærmere gennemgang af den taktiske og strategiske målsætning og midlerne til opgavens løsning falder uden for denne fremstillings rammer. Her skal kun anføres, at samarbejdet mellem amerikanske og danske myndigheder, såvel militære som civile, er overordentlig positivt og tilfredsstillende.

De øvrige militære opgaver har en så umiddelbar tilknytning til det civile interesseområde, at en gennemgang kan foretages under et.

Fiskeriinspektion.

Fiskeri er Grønlands hovederhverv. Mange andre nationer søger imidlertid de grønlandske fiskerigdomme. Kun 2 pct. af fiskemængden tages af grønlænderne,

resten af fiskeskibe fra Italien, Spanien, Portugal, Frankrig, England og Tyskland. Effektiv kontrol af fiskerigrænsen er en livsbetingelse for det grønlandske erhverv, idet udlændingenes fiskemetoder, drevet fra deres store fiskeskibe, ellers på afgørende måde generer grønlændernes fangst fra deres små motorbåde.

Grønlands Marinedistrikt (GLM) under Grønlands Kommando (GLK) har en sådan kontrol eller fiskeriinspektion til hovedopgave. GLM råder imidlertid i øjeblikket kun over ganske få kuttere, som er ganske utilstrækkelige til kontrol med den udstrakte kyststrækning.

Inspektionen fra luften i samarbejde med GLM er derfor en nødvendighed.

Opgaverne vil blive aktualiseret og udvidet, dersom fiskerigrænsen rykkes ud til 6 eller 12 sømil.

Isrekognoscering.

Isforholdene langs Grønlands kyster, specielt østkysten, gør isrekognoscering fra luften til en nødvendighed for skibsfartens sikkerhed og effektivitet.

På *østkysten*, hvor besejling på grund af storisen kun er mulig i perioden juli-september, må isrekognosceringen udføres for pladserne Angmagssalik-Scoresby-sund-Mestersvig-Daneborg-Danmarkshavn. Særlig efter at malmsejladsen fra Mestersvig stiller krav om betydelig tonnage, er isrekognoscering uundværlig. I forbindelse med denne særlige sejlads må nævnes den indsats, rederiet Lauritzen har gjort for at bygge og udruste skibe til den særlige opgave - alt med fuld erkendelse af isrekognosceringens nødvendighed. Det har været et meget værdifuldt supplement til KGH's traditionsrige besejling af Grønland.

På *vestkysten* gør storisen isrekognoscering ønskelig fra Kap Farvel til Frederikshåb i perioden januar-juli, medens vestis og vinteris stiller krav om rekognoscering på strækningen Thule-Egedesminde indenfor sejlperioden.

Den *indenskærs sejlads* har sine særlige problemer, som også gør isrekognoscering nødvendig.

Search and Rescue (SAR).

Besejlingsforholdene i de grønlandske farvande er overordentligt krævende. Farvands- og vejrforhold, distancer, afmærkning og fyrbelysning og først og sidst isforhold, alt vanskeliggør sejlads, særligt om vinteren. Samtidig er fartøjerne ofte små og primitive.

Udeblivelser er derfor hyppige; de *kan* skyldes forsinkelse, men de *kan* lige så vel skyldes havarier, grundstødning eller anden katastrofe. Nødvendigheden af hurtig eftersøgning, lokalisering og hjælp er indlysende. Dette forudsætter en effektiv SAR-indsats.

Også på landjorden har det grønlandske samfund behov for SAR til eftersøgning, transport, lægehjælp og forsyninger.

Luftfotografering.

Fotografering fra luften er en nødvendighed for effektiv kortlægning. Der er allerede udført et stort arbejde, men der er langt igen, før man kan sige, at Grønland er endeligt kortlagt.

Transport.

Kravene om lufttransport på Grønland betinges umiddelbart af forholdene: Vældige distancer, ingen veje, ingen jernbaner, sejlads langsom, usikker, primitiv og ofte udelukket af is. Resterende muligheder: Hundeslæder og fly!

Det foreliggende behov kan deles i følgende kategorier: Rutinemæssige rejser, særlige rejser af tvingende nødvendighed, transport af syge samt af læger og sygeplejersker.

På *vestkysten* er de vigtigste pladser for regelmæssig lufttrafik: Julianehåb, Frederikshåb, Godthåb, Holsteinsborg, Egedesminde.

Der må regnes med et årligt behov for lufttransport af ca. 1200 passagerer, hvoraf ca. $\frac{1}{3}$ er patienter.

På *østkysten* er antallet langt mindre; men på visse tidspunkter er lufttransporter af afgørende betydning for pladsernes trivsel og udvikling. Dette gælder såvel Angmagssalik og Scoresbysund som Daneborg og Danmarkshavn. Specielt de nordlige pladser er ofte året igennem spærret af is.

Som nævnt dækker SAS' polarrute de normale krav om flyvemæssig persontransport *mellem* Danmark og Grønland. Endvidere er der rimelig mulighed for chartring af specialmaskiner til andre flyvepladser i Grønland. Effektiv udnyttelse heraf forudsætter imidlertid mulighed for videreflyvning fra ankomstpladsen til de vigtigste grønlandske pladser.

Post.

Det er en kendsgerning, at forholdene i Grønland i dag m. h. t. postgangens hyppighed og regelmæssighed er meget utilfredsstillende.

Eksempler: På *alle* pladser, selv i de største byer, kan posten blive måned gammel. Umanak får ofte sin julepost så sent som i maj måned. På *østkysten* er postgangen helt uregelmæssig og ofte indskrænket til 1 á 2 postgange om året. Dette er ikke acceptabelt i 1958.

Følgende bør tilstræbes: De „store“ pladser på *vestkysten* bør have post ca. 1 gang om ugen. Alle „større“ pladser, fra Umanak rundt Kap Farvel til Mesters-

vig, bør sikres post 1 á 2 gange om måneden. Ingen pladser, de mindste bopladser undtaget, bør vente over 1 måned på post. Dette kan kun gennemføres ved anvendelse af postfly.

På steder, hvor landing er umulig, udføres post-drop og eventuelt post-pickup.

Videnskabeligt arbejde og industriel indsats.

Enhver effektiv videnskabelig indsats på Grønland har behov for flyvning til rekognoscering (survey) over ekspeditionsområdet samt transport til arbejdsområdet. Hertil kommer flyvninger til specielle observationer og målinger. Effektiv flyvemæssig indsats er en betingelse for et tidssvarende resultat.

Tilsvarende forhold gør sig gældende m. h. t. gennemførelse af *industrielle foretagender*. For på rationel måde at skabe grundlag for industriel udnyttelse af de muligheder, videnskabsmændene finder frem til på Grønland, må industriens mænd kunne regne med flyvning til følgende formål: Special-transport, survey og prospecting.

Manglende flyvemulighed betyder manglende effektivitet, hvilket atter kan være ensbetydende med mislykket, måske opgivet forsøg på projektets gennemførelse.

Den foromstående principielle gennemgang af de foreliggende flyvemæssige opgaver er gjort kort og skematisk; hvert eneste af de omhandlede områder kunne være belyst med utallige eksempler, der ville tale med det stærke og overbevisende sprog, som er de grønlandske forholds særkende. Det, som er sagt ganske stilfærdigt som konklusion af gennemgangen af hvert enkelt område: *Flyvning er derfor en nødvendighed* - ville disse eksempler råbe med voldsom kraft: „Flyvning er en tvingende nødvendighed for Grønlands trivsel og velfærd - flyvning er afgørende for Grønlands fremtid.“

Aktuelt behov for flyvning.

Til belysning af, *hvor meget* flyvning der kræves til løsning af de nævnte opgaver og *hvilke institutioner* det drejer sig om, skal gives en oversigt over den aktuelle situation.

KGH med virkeområde langs Grønlands kyster fra Thule rundt Kap Farvel til Danmarkshavn har brug for: Transport- og postflyvning, isrekognoscering, SAR-beredskab. Der kan anvendes transportfly af typer som Catalina og C-47, suppleret med lettere fly til lokaltrafik.

Anslået antal flyvetimer pr. år: 700.



Kap Farøel, fotograferet fra Catalina i 4000 m højde. Eneret: Geodætisk Institut
Billedet er taget fra vest mod øst. Bemærk storisen i baggrunden. Man kan vente i måneder
for at få så fint vejr over Grønlands sydspids.

Geodætisk Institut skal have den nordlige del af Grønland fotograferet fra stor højde. Der skal anvendes specialfly med stor tophøjde og stor flyvehastighed.

Anslået antal flyvetimer: 100 pr. år.

GGU skal fortsætte de vel indledte survey-flyninger over Uran-områderne i SV-Grønland. Der skal anvendes helikopter-fly.

Anslået antal flyvetimer: 300 pr. år.

Dr. Lauge Koch skal fortsætte sin geologiske kortlægning af østkysten nu med arbejde i Scoresbysund-området. Flytyper: Lettere ponton-maskiner samt enkelte Catalina-flyvninger.

Anslået antal flyvetimer: 200 pr. år.

Nordisk Mineselskab skal dels have sikkerhed for effektiv isrekognoscering for malmtransporten fra Mestersvig gennem hele sejlperioden, dels udføre prospecting-flyvninger for at finde nye malmområder. Flytyper: Catalina til isrecco over åbent farvand. Lettere fly til lokal isrecco og transport. Lette fly, eventuelt helikopter, til prospecting og hjælpetjeneste.

Anslået antal flyvetimer: 300 pr. år.

Endelig skal anføres GLK's behov, omfattende rekognoscering og fiskeriinspektion, SAR og isrecco samt transport- og postflyvning. De nødvendige flytyper er Catalina suppleret med C-47 (på ski) samt en lettere type til lokale flyvninger samt en helikopter type.

I det ovenstående er redegjort for, *hvorfor* det er så nødvendigt at flyve på Grønland og *hvor meget* flyvning der er brug for.

I en følgende artikel fortsættes med en *analyse af betingelserne for flyvning på Grønland* samt nogle betragtninger over, *hvorledes den nødvendige flyvning lader sig gennemføre*.