

Flugvélaleit á Grænlandsjökli: Hliðarspor jöklarannsóknna

Helgi Björnsson

Raunvísindastofnun Háskólans, Jarðvísindastofnun, Öskju, Sturlugötu 7, 101 Reykjavík; hb@hi.is

Abstract — Áratugum saman hafa flugáhugamenn víða um heim leitað að herflugvélum úr síðari heimsstyrjöldinni. Örfáar flugvélar eru enn til, og nær engar þeirra eru í flughæfu ástandi. Vélunum var fljótlega eytt að stríðinu loknu. Þær urðu brotajárn, sem brætt var upp, og sums staðar var ekið með þær á flugbrautarenda, þeim dembt þar niður og valtað yfir þær. Brakið varð að undirstöðu, þegar flugbrautir voru lengdar. Hér verður sögð saga leitar að bandarískum herflugvélum á Grænlandsjökli. Leit, sem stóð yfir í 16 ár og lauk um hálfri öld eftir að flugvélnar höfnuðu á jöklinum og komu við sögu í heimsstyrjöldinni.

Bandaríki Norður-Ameríku í seinni heimsstyrjöld

Bandaríkjamenn drógust inn í seinni heimsstyrjöldina, þegar Japanir réðust á Pearl Harbor sunnudaginn 7. desember 1941. Auk Japana lýstu Þjóðverjar strax stríði á hendur Bandaríkjunum. Þegar í maí árið 1942 var tekið að efla bandarískt herlið á Bretlandi, sem beina skyldi gegn þýskum herjum á meginlandi Evrópu; bæði til innrásar landgönguliða yfir Ermar-sund (1943) og loftárása með sprengi- og orustuflugvélum. Fljótlegast þótti þá að koma flugvélum frá Norður-Ameríku til Bretlands með því að fljúga þeim í áföngum, svo að vélarnar gætu tekið eldsneyti á leiðinni. Flogið var frá flugvelli á Presque Isle í Maine til Goose Bay á Labrador á Nýfundnalandi. Síðan var flogið með viðkomu í Syðri-Straumfirði (Kangerlussuaq) á vestanverðu Grænlandi yfir Grænlandsjökul til Reykjavíkur og loks þaðan til Ayr í Skotlandi. Flugáfangarnir voru hver um sig frá 1.350 til 1.600 km langir (1. mynd).

Þetta var erfitt flug. Flugvélnar voru ekki búnar jafnþrýstibúnaði og urðu því að fljúga lágt. Veður gátu verið válynd á leiðinni, veðurspár ónákvæmar, fjarskipti órugg, áttavitar hvikulir, enda farið nærri segulpólnum, og oft var tvísýnt, hvort vélarnar næðu á áfangastað, áður en eldsneyti þryti. Flugbrautir voru

stuttar á Grænlandi og aðflug erfitt. Um margt minnir þetta á jöklaferðir á snjóþílum á Íslandi um og eftir miðja 20. öld. En þessar flugferðir þóttu öruggari en flutningur vélanna sjóleiðis. Þýskir kafbátar grönduðu birgðaskipum á Norður-Atlantshafi. Flug hervélanna um þessa loftbrú var kallað operation Bolero (https://en.wikipedia.org/wiki/operation_Bolero).

Flugferðirnar frá Bandaríkjunum hófust 1. júní 1942, og þegar í lok ágúst þetta ár höfðu 386 vélar náð á leiðarenda. Um 20 flugvélum hlekkist á (5%); nær helmingi þeirra í einni ferð, þann 15. júlí, þegar átta flugvélar nauðlentu á Grænlandsjökli. Vélarnar grófust í jökulinn og komu því ekki frekar við sögu í styrjöldinni. En af þessari ferð er lengri saga, sem hér verður rakin, einkum vegna þátttöku nokkurra Íslendinga í leit að flugvélunum á jöklinum, fjórum áratugum eftir að þær höfnuðu þar. Öll er sagan reyfara-kennnd. Hún er saga kappsfullra manna og starfs þeirra við erfiðar aðstæður á jökli. Sagan snertir einnig jöklarannsóknir á Íslandi.

Örlagarík flugferð

Þriðjudaginn 7. júlí 1942 lögðu átta herflugvélar upp frá Goose Bay á Labrador á Nýfundnalandi. Tvær þeirra voru fjögurra hreyfla sprengiflugvélar, sem kölluðust Fljúgandi virki (Flugvirki, Flying Fortress, Boeing B-17, 2. mynd). Í áhöfn hverrar af þessum vél-