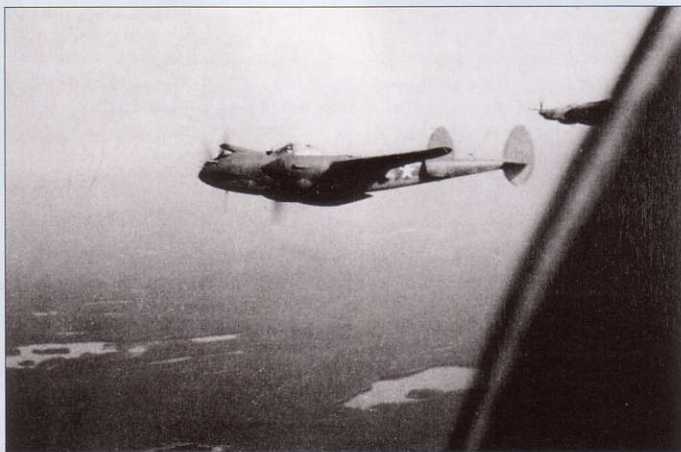




■ Dem Lost Squadron auf der Spur

Fünf „Lightnings“ aus Grönlands Eis

Schon 1992 war die Bergung einer jahrzehntelang in Grönlands Eis begrabenen P-38 „Lightning“ gelungen (FLUGZEUG CLASSIC 5/2003). Jetzt will ein deutsch-dänisches Team auch die anderen fünf „Lightnings“ aus 100 Metern Tiefe holen. VON RAINER W. DURING.



Auf ihrem Flug nach Europa wurden die Piloten der „Lightnings“ vermutlich durch einen fingierten Funkspruch zur Umkehr veranlasst.



Spuren im Schnee: Aus Spritmangel wurde auf dem ewigen Eis Grönlands zur Notlandung angesetzt.

Fast 63 Jahre, nachdem es in der Schneewüste Grönlands verschollen ist, soll das „Lost Squadron“ jetzt in einer spektakulären Aktion geborgen werden. Enthusiasten aus Deutschland und Dänemark wollen die fünf amerikanischen Jagdflugzeuge Lockheed P-38 „Lightning“ in 100 Metern Tiefe aus dem ewigen Eis tauen. Rund 250 freiwillige Helfer sollen das Kunststück mit Hilfe einer speziell entwickelten Technik im kurzen, grönländischen Winter vollbringen. Davor steht ein gewaltiger, logistischer Aufwand. Ein amerikanisches Team hatte es 1992 immerhin geschafft, eine der sechs Maschinen zu bergen. Sie wurde inzwischen wieder flugfähig restauriert und ist im Film „Aviator“ zu sehen.

Notlandung in Grönland

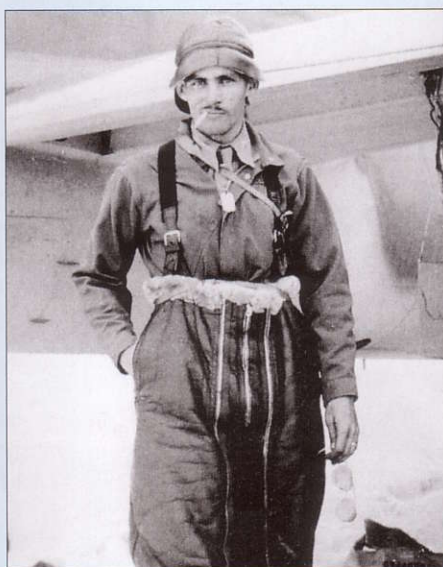
Im Zweiten Weltkrieg erwies es sich als zu aufwändig und wegen der Überlegenheit der deutschen U-Boote auch zu ge-

fährlich, Jagdflugzeuge mit Kriegsschiffen von den USA nach Großbritannien zu transportieren. Aber mit der größeren Leistung der 1937 vorgestellten zweimotorigen P-38 wurden Etappenflüge über den Atlantik möglich. Für die Entwicklung des fortschrittlichen Jägers zeichnete der legendäre Kelly Johnson verantwortlich, später Chef der berühmten „Skunk Works“ von Lockheed und „Vater“ der U-2 und der SR-71. Die „Lightning“ brachte es auf eine Reichweite von bis zu 4185 Kilometern (Version P-38L) und war das erste Jagdflugzeug der Alliierten, das die Bomber bis nach Berlin und zurück nach Großbritannien eskortieren konnte.

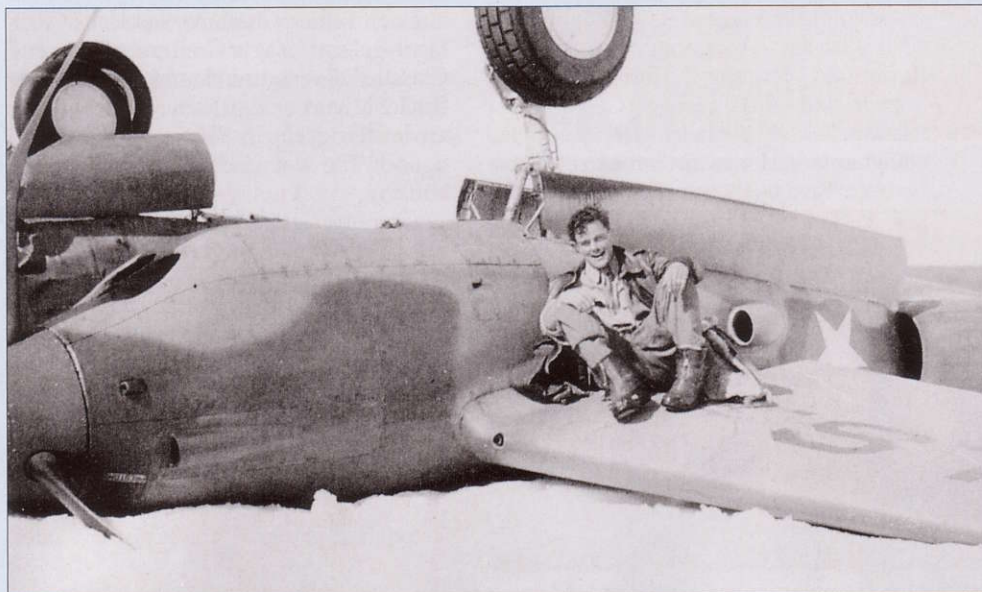
Bei der „Operation Bolero“ sollten am 7. Juli 1942 sechs P-38 vom US-Bundesstaat Maine via Neufundland, Grönland und Island nach Großbritannien überführt werden. Da sie selbst nicht für Langstreckennavigation ausgelegt waren, wurden sie von zwei B-17-Bombern als „Wegwei-

ser“ begleitet. Zwischen Grönland und Island verschlechterte sich das Wetter rapide. Dann erreichte die Besatzungen ein Funkspruch, wonach der Flugplatz auf Island wegen Nebels geschlossen war. Heute weiß man, dass es sich dabei vermutlich um eine gezielte Falschmeldung einer deutschen U-Bootbesatzung handelte. Die amerikanischen Piloten entschlossen sich daraufhin zur Umkehr und kamen vom Kurs ab. Der Sprit wurde knapp und es blieb nur die Notlandung auf einer Eisfläche. Lediglich ein Flugzeug überschlug sich bei der Landung, die anderen Maschinen blieben unbeschädigt. Während die unverletzten Besatzungsmitglieder, die im Rumpf einer B-17 auf Rettung gewartet hatten, nach wenigen Tagen geborgen wurden, ließ man die Flugzeuge in Grönland zurück, wo sie mehr und mehr in Eis und Schnee versanken.

50 Jahre später rückte eine amerikanische Gruppe an, um eine B-17 zu bergen.



Auf den Schreck erst einmal eine Zigarette: Ein Pilot beim Zwangsaufenthalt in Grönland.



Er hat gut lachen: Obwohl sich diese P-38 bei der Landung überschlug, bestand auch ihr Pilot die Notlandung unverletzt.



Gewagtes Unternehmen: Schon 1992 seilten sich die Bergungsteams durch den ins Eis geschmolzenen Schacht zu der Maschine ab.

Es stellte sich jedoch heraus, dass die in leichter Bauweise konstruierten Bomber von den Eismassen im wahrsten Sinne des Wortes erdrückt worden waren. Dagegen hatte der Druck den gepanzerten „Lightnings“ nichts anhaben können. Doch in der knapp gewordenen Zeit des kurzen grönländischen Sommers gelang es nur noch, eine P-38 zu retten.

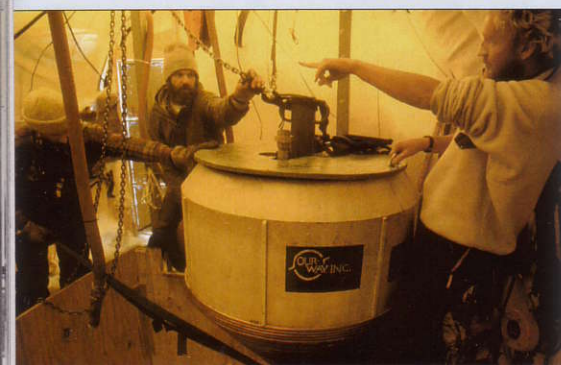
100 Meter tief im Eis

Später bemühten sich dänische Enthusiasten um die Bergung der restlichen Maschinen, doch die Finanzierung ihres Projektes misslang. In Berlin ließen indes Zeitschriftenberichte über die erste Bergungsaktion Dieter Herrmann keine Ruhe. Der Inhaber einer Verkehrspilotenlizenz, der hauptberuflich als Chef vom Dienst und Auslandsreporter bei Deutsche Welle TV arbeitet, nahm Kontakt zu Amerikanern und Dänen auf und gründete vor Jahresfrist schließlich den „Verein zur Suche, Auffindung und Bergung historischer Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge“. Geologen der isländischen Universität Reykjavik bestätigten laut Herrmann bei einem ersten

Ortstermin im vergangenen Jahr die Position der „Lightnings“. Sie befinden sich rund 20 Flugminuten von der Stadt Tasiilaq entfernt nördlich des 65. Breitengrades und liegen zwischen 500 und 1000 Meter voneinander entfernt rund 100 Meter tief im Eis.

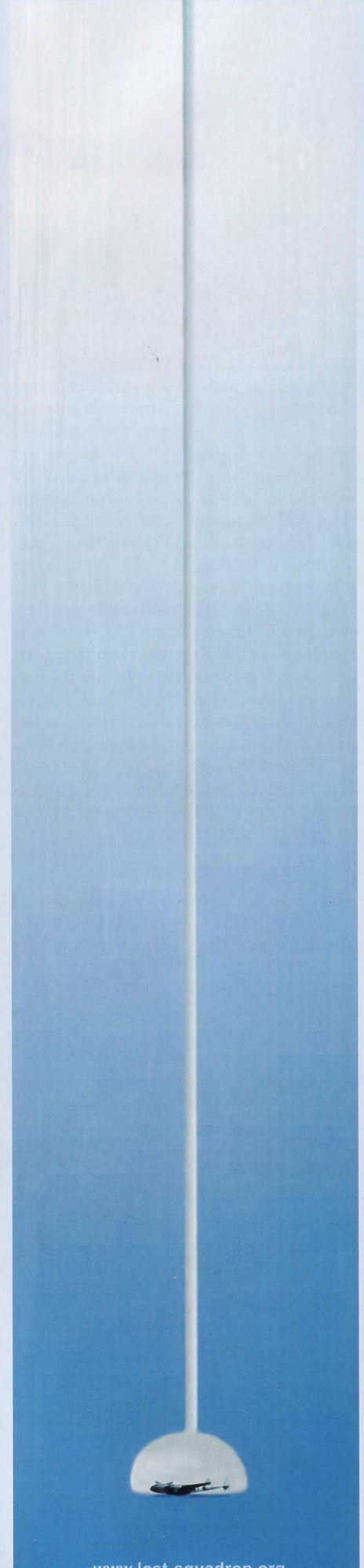
Als Leiter des Bergungsteams wird der in Jütland lebende Rechtsanwalt Lasse Rungholm fungieren, ein See- und Transportrechtsspezialist, der ausgebildeter Pilot und Rettungstaucher ist und Grönland bereits mit dem Auto durchquert hat. Logistikchef ist der Spezialtaucher- und Bergungsexperte Allan Greisen. Er hat unter anderem bereits den Landtransport einer Boeing 727 von England nach Dänemark organisiert und 1999 eine nahezu vollständig erhaltene Blohm & Voss BV 138 für das nationale Technikmuseum aus dem Öresund geborgen. Von ihm wurde auch das Bergungsgerät entwickelt. „Wir haben aus den Fehlern der amerikanischen Kollegen gelernt“, sagte Greisen zu Flugzeug Classic. Diese hatten damals sechs runde Schächte von einem Meter Durchmesser zu dem Flugzeug ins Eis geschmolzen und danach die dazwischenliegenden Reste entfernt.

Greisens Gerät, das einer riesigen, umgekippten Hundehütte aus Metall ähnelt, schmilzt sich, elektrisch beheizt, an einem Kran hängend auf einer Fläche von anderthalb mal sechs Metern ins Eis. Rund 900 Kubikmeter davon müssen pro Flugzeug herausgetaut werden. Dabei gefrieren die Schachtwände so schnell wieder, dass keine Einsturzgefahr besteht. In 10 bis 20 Tagen wird die Tiefe von 100 Metern erreicht, so der Däne. Dann wird die Konstruktion aus dem Schacht gezogen, den



Mit einem Spezialgerät wurden Schächte von einem Quadratmeter Durchmesser geschmolzen.

RECHTS Durch einen 100 Meter tiefen Schacht sollen die P-38 des Lost Squadron geborgen werden.





In einer ins Eis geschmolzenen Höhle wurde diese „Lightning“ 1992 von den Helfern für die Bergung durch den schmalen Schacht teilweise demontiert.

Experten dann manuell um das jeweilige Flugzeug herum zu einer Höhle erweitern. Um die 11,60 Meter lange Maschine nach oben ziehen zu können, müssen die Tragflächen (Spannweite 15,85 Meter) und das vier Meter hohe Leitwerk sowie die beiden Motoren in der Höhle abgebaut werden. Einen Monat pro „Lightning“ haben die Enthusiasten für ihre Arbeit Zeit. Mitte Mai 2006 soll die Bergung beginnen, beim Wintereinbruch Mitte Oktober muss sie abgeschlossen sein. Noch in diesem Jahr sollen die Koordinaten der fünf Flugzeuge GPS-genau ermittelt werden.

Sponsoren gesucht

„Wir wollen weniger euphorisch als sachlich mit gut geplanter Technik und Logistik an die Sache herangehen“, sagt Projektleiter Dieter Herrmann. Das Material einschließlich Sanitär- und Medizinausrüstung wird in sechs Containern per Schiff mit der Royal Arctic Line nach Sisimiut an der grönländischen Westküste transportiert. „Der Umweg ist notwendig, weil zwischen dem geeigneten Ostküstenhafen und dem Bergungsort große Gletscherspalten liegen“, sagt Herrmann. Für den Transport von Helfern, Besuchern und

Nachschub soll ein eigenes Flugzeug bereitstehen. Der Initiator schätzt die Gesamtkosten für das abenteuerliche Projekt auf 2,5 bis 3,5 Millionen Euro. Während bereits verschiedene Firmen benötigte Materialien wie sogenannte Pistenbullys bereitstellen, mangelt es noch an Sponsoren, die sich mit Bargeld beteiligen. Auch ehrenamtliche Helferinnen und Helfer werden noch gesucht, die bereit sind, im Sommer 2006 mindestens 14 Tage in Grönland mit anzupacken – von Piloten und Ärzten bis hin zu Fahrern und Köchen. Die Gesamtzahl der über die fünf Monate benötigten Teammitglieder schätzt Herrmann auf rund 250. Ihnen wird die Flugreise, ein Schlafplatz im Zelt, Außenschlafsack, Overall und Verpflegung gestellt. Interessenten können sich telefonisch (030/84 71 68 35), per Fax (030/84 72 62 14) oder per E-Mail (info@lost-squadron.org) melden. Infos gibt es auch im Internet unter www.lost-squadron.org.

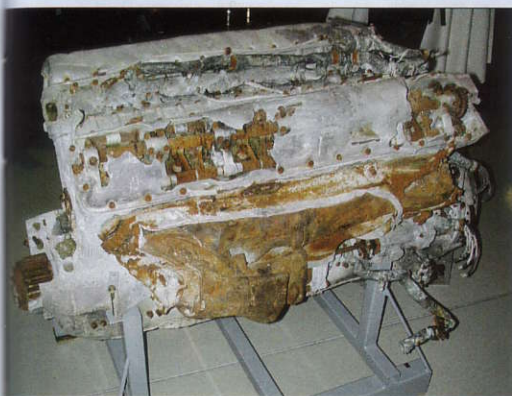
Was mit den „Lightnings“ nach der Bergung geschieht, steht noch nicht endgültig fest. „Wir selbst trauen uns keine Restaurierung zu“, sagte Herrmann. Er würde sich freuen, wenn das Deutsche Technik Museum in Berlin eine Maschine als Leihgabe übernehme oder das Luftwaffenmuseum vielleicht sogar eine P-38 flugfähig restauriere. Ferner hätten Museen aus Kopenhagen, London und Washington bereits Interesse bekundet.



Tauchexperte Allan Greisen mit einem Modell des neu entwickelten Bergungsgerätes.



Dieter Herrmann informierte Sponsoren und Interessenten über den Stand des Projektes.



Ein geborgener Allison-Motor der P-38 aus dem Grönland-Eis.

RECHTS So wie in diesem Diorama könnte die Bergung der P-38 aus dem Eis aussehen.

