

AIR GREENLAND 50 ÅRS JUBILÆUM

Tilbageblik på Air Greenland historie af Ole Dam, arbejdede for selskabet 1962-2003.

Søfly operationer med Grønlandsfly.

Beretningen er bl.a. baseret på Ole Dams egne oplevelser i Kangerlussuaq og Nuuk. Bortset fra lokale faciliteter og hjælpemidler, var forholdene ved ekspedition af søflyene i kystbyerne generelt ens alle vegne, men da man kun havde fly fast stationeret i Nuuk, var der de øvrige byer sædvanligvis tale om transitekspeditioner – ankomster/afgange. I visse kystbyer deltog personale fra Grønlandsfly i arbejdet med reservationer og billetudstedelse på de lokale KGH-billetkontorer.

1962.

Pr. 1. maj 1962 overtog Grønlandsfly A/S kontrakten med Eastern Provincial Airways (EPA) fra KGH og dermed også det operative og driftsmæssige ansvar for den interne flyvning i Grønland. Selskabet var blevet stiftet i november 1960 for i første omgang at varetage transportopgaver for det amerikanske forsvar til radarvarslingskæden i Grønland og havde i 1962 kun en administrativ medarbejder i København, medens direktionen bestod af SAS' regionalchef for Danmark. Den første opgave i 1962 var derfor at ansætte medarbejdere til opgaverne i Grønland.

Medarbejdere.

I lighed med tidligere år blev det igen SAS, der leverede personale. Arbejdsområdet var ændret i forhold til tidligere år, idet man ønskede, at Grønlandsfly blev repræsenteret flere steder i Grønland. Der blev internt i SAS annonceret efter i alt 4 medarbejdere, som kunne tænke sig at arbejde for Grønlandsfly i en 6 måneders periode – 1. maj til 31. oktober. Følgende blev valgt: I Nuuk en flyklarerer (Max Bernskov) og en trafik- og billetassistent (Arne Pii, der på det tidspunkt allerede var i Grønland), i Kangerlussuaq en trafikassistent (Ole Dam) og i Aasiaat en trafikoverassistent (John Sanggild). De 3 fra København rejste til Grønland i slutningen af april måned, næsten samtidig med, at EPA's catalina fly ankom fra Canada.

I Nuuk rykkede man ind i kontor- og ventesalsbygningen på Skibshavnen, som man tidligere havde brugt. Her varetog man trafikplanlægning og fulgte op på den daglige trafikafvikling samt ekspederede passagerer og sørgede for afgange og ankomster. Yderligere udførte Arne Pii på KGH's vegne passagerbooking af flypassagererne. I Aasiaat blev der stillet kontorplads til rådighed hos KGH, og opgaverne bestod i passager- og flyekspedition, reservation og billet salg. I Kangerlussuaq delte Grønlandsfly kontor med KGH's speditør på stedet, og opgaverne var bl.a. koordinering med SAS-personalet om passager- og fly-handling, kundeservice, registrering og afsendelse/modtagelse af luftfragt. Endvidere skulle man i Kangerlussuaq repræsentere Grønlandsfly over for det amerikanske firma Federal Electric Corp. (FEC), der på vegne af USAF vegne stod for flyvningerne og de praktiske opgaver ved beflyvning af radarstationerne DYE-1 og DYE-4 med S-55 helikoptere og DC4. En særlig opgave i den forbindelse var at transportere civile passagerer mellem hotellet og flyet til og fra DYE-4/Kulusuk for rejsende til og fra Ammassalik.

Fartplan.

Trafikoplægget var ændret, idet man fra 1962 baserede fartplanen på 2 stk. Canso og et stk. Otter fly. Det ene Canso fly blev placeret i Nuuk fra mandag til fredag, medens det andet og Otteren blev i Kangerlussuaq. Flyet i Nuuk tog sig af den kystlangs trafik med nordgående rute Nuuk-Manitsoq-Sisimiut-Aasiaat og retur 2 gange om ugen og ruten til Sydgrønland Nuuk-Pamiut-Kangilinguit-Qaqortoq-Narsarsuaq og retur 1 gang pr. uge. Canso flyet i Kangerlussuaq udførte primært point-to-point flyvninger med passagerer til og fra København mellem Kangerlussuaq og byerne Nuuk, Manitsoq, Sisimiut, Aasiaat. Otteren betjente ruten mellem Kangerlussuaq og Sisimiut samt Diskugtens byer med udgangspunkt fra Aasiaat, hvor flyet var

placeret nogle dage om ugen. Dette trafikoplæg blev stort set fulgt uændret i den resterende periode med søflyene i Grønland. I slutningen af 1963 blev også Nanortalik inkluderet i ruteoplægget som en forlængelse af den sydgående kystrute fra Nuuk.

Billetter.

KGH havde hidtil benyttet kystskibsbilletter (med grønt tryk) til den interne flyvning i Grønland og atlantskibs-billetter (med blå tryk) til SAS-strækningen fra Kangerlussuaq til København. Disse sidste blev omskrevet til SAS-billetter i Kangerlussuaq, hvor atlantskibsbilletten indgik som betaling. Da Grønlandsfly den 1. maj 1962 overtog kontrakten for den interne flyvning, indførte man samtidig en Grønlandsfly billet. Den var magen til KGH's kystskibsbilletter, men var trykt med rødt og forsynet med Grønlandsfly's navn. Billetterne havde kun en flight coupon og var derfor ikke særlig praktiske for passagerer, der skulle rejse med forskellige ruter i Grønland, men da passagertallet ikke var voldsomt stort, og flyene i øvrigt kun medtog få passagerer, gik det udmærket. For strækningen mellem Kangerlussuaq og København blev passagerer stadig udstyret med KGH's atlantskibsbilletter, som skulle afleveres til SAS ved ankomst til Kangerlussuaq for omskrivning. Bortset fra billetter til Grønlandsfly's medarbejdere på tjeneste-eller ferierejse, blev al billetudstedelse foretaget fra KGH's billetkontorer i alle byerne.

Flyene.

Som nævnt blev trafikken gennemført med 2 flytyper: Consolidated PBY5A Canso/Catalina og DeHavilland Canada DHC3 Otter.

Canso/Catalina var allerede i 1962 et ældre fly. Det blev udviklet før 2. verdenskrig af det amerikanske forsvar som et rent søfly, der kun kunne operere fra vand og fløj første gang i 1935. Det blev anvendt til overvågning, eftersøgning og redning og under 2. verdenskrig til jagt på fjendtlige ubåde. Typen blev videreudviklet og i 1941 fløj en ny model, PBY5A (A for Amphibious) for første gang. Denne kunne således lande både på landjorden og på vand. Under krigen blev en del af flyene produceret i Canada og disse fly fik i Canada navnet Canso. Det gjaldt bl.a. de fly, der senere opererede i Grønland, men navnet Catalina slap de dog aldrig af med.

Efter krigens afslutning blev mange af flyene solgt til private luftfartsselskaber og blev omdannet til civil transport. De militære installationer blev fjernet, og der blev indrettet 2 kabiner, hvor passagererne sad sidelæns langs ydervæggene, som i en gammel Københavnsk sporvogn. Der fandtes to versioner – en, hvor man havde bibeholdt flymekanikerens sæde og funktion i motortårnet under vingerne og en, hvor motorinstrumenterne var ført frem til cockpit, og hvor der i stedet for en mekaniker medfulgte en crewman, der sad på et sæde i et midterparti mellem kabinerne.

Flyet havde 2 stempelmotorer, en marchhastighed på ca. 220 km/t, og besætningen bestod af 2 piloter og 1 flymekaniker/crewman. Oprindeligt kunne hvert fly medtage 20 passagerer, da man ud over de faste passagersæder monterede nogle løse sæder i midtergangen mellem sæderne, når det var nødvendigt. Dette antal blev reduceret i flere tempi, og man endte med at kunne medføre i alt 16 eller 17 passagerer, afhængig af hvilket fly, der blev anvendt.

Catalina havde ikke trykkabine og var ikke særlig passagervenlig, især ikke i koldt vejr, hvor det kneb med at varme kabinerne op. Ved starter fra og landinger på vand blev flykroppen oversprøjtet med vand, der dryppede ned i kabinerne. Dette forskrækkede mange passagerer, især førstegangsrejsende fra Danmark, der ikke var klar over, at landinger foregik på vand.

De canadiske fly var ejet af luftfartsselskabet Eastern Provincial Airways (EPA), der havde hovedbase i Gander på New Foundland. Selskabet havde et rutenet på New Foundland og op i Labrador. Derudover havde man et større antal småfly til bush-operationer og brugte også Canso'er, hvor der var installeret indvendig vandtank i kabinen, til bekæmpelse af skovbrande – water-bombing. De 2 Canso fly, der kom til Grønland i 1962 var blevet ombygget og forsynet

med en såkaldt "Clipper Bow". Det indebar, at næsepartiet var gjort højere og rundere og betød, at flyet lå bedre i søen og kunne "slippe vandet" lettere og derved komme hurtigere i luften. Endvidere var max landing Weight øget med 1000 lbs., ca. 455 kg. Flyene var jo beregnet til canadiske operationer, og alle vægtberegninger blev derfor udført i lbs.

Ombygningen betød, at et af flyene blev lidt forsinket, så EPA havde været nødt til at leje en erstatning fra det canadiske luftfartsselskab "Arctic Wing". Dette Canso-fly, CF-IHN, fløj derfor i Grønland, indtil EPA havde 2 egne operative Canso'er i Grønland.

DHC3 Otter typen blev bygget i perioden 1951-67 og var et meget velegnet fly til bush-operationer. Det havde STOL-egenskaber og kunne således operere på ganske korte baner, hvilket også var hensigtsmæssigt i Grønland ved vinteroperationer. Typen blev indsat i Grønland i sommeren 1960 og var herefter i Grønland sammen med Canso-flyene. I sommerperioden var det udstyret med pontoner, hvori var indbygget et nedfældeligt landingsstel, så det kunne lande både på vand og på landjorden.

Fra vinteren 1961/62 blev et Otterfly i Grønland, da man nu begyndte at udføre vinteroperationer, og pontonerne blev udskiftet med ski/hjul understel. Man landede da på tilfrosne småsøer eller vandreservoarer ved kystbyerne eller på havis, når denne var tilstrækkelig tyk. Visse steder dog også på jævne, snedækkede arealer, som naturligvis skulle ryddes for sne, planeres og afmærkes først. I et par vintre var dette lille fly eneste mulighed for befordring ad luftvejen og transport af post og fragt i Vestgrønland. I begyndelsen af maj måned følgende år, blev der atter monteret pontoner på flyet.

Otteren havde en besætning på en pilot og en mekaniker. Det var udstyret med 11 sæder, men kunne kun medtage så mange passagerer på korte strækninger.

Kommunikation.

Kommunikationsforholdene var fortsat meget besværlige. Der var meget små telefoncentraler i enkelte byer, men man kunne kun telefonere lokalt i byen og oftest kun mellem institutioner, sygehus, politi, o. lign. I Nuuk havde centralen f.eks. en kapacitet på i alt 100 numre, og selv om der dengang kun boede godt 3000 mennesker i byen, var det langt fra tilstrækkeligt. Ofte var det nødvendigt at kontakte passagerer i forbindelse med afrejser eller forsinkelser, og man prøvede altid via telefonen og måtte finde den, der var nærmest ved vedkommendes bopæl, hvis ikke passageren selv var ansat pågældende sted. Alle var heldigvis indstillet på at hjælpe, og meget ofte kunne man give besked via KGH, GTO, Sygehuset, Politiet, Administrationen o. lign. Telex eller telefonforbindelser mellem de enkelte byer eksisterede ikke, og skulle man i kontakt med personer eller virksomheder i andre byer, var man henvist til at sende telegrammer fra byens telestationer, hvor man brugte telegrafnøgle og morsealfabet.

Fly-operationelle meddelelser om igangværende flyvninger – delays, dep- og arr meddelelser, load msgs, operationsplaner, m.v. blev indleveret til og afsendt af flysikringstenesten/flyvagten i de enkelte byer og blev også her sendt ved hjælp af telegrafnøgle. På kontoret i Nuuk og i Kangerlussuaq havde EPA opstillet en company radio med en HF-frekvens, som gav mulighed for kontakt mellem disse 2 steder for udveksling af meddelelser og ligeledes mellem stationerne og fly i luften. Ofte var radioforholdene dog så elendige, at det mere var skrat og hvæs, man hørte end forståelig tale.

På kontoret i Nuuk var der endvidere opstillet en radio med den HF-frekvens der blev anvendt mellem fly og telestationernes flyvagt. Frekvensen kunne kun aflyttes, men gav muligheder for hurtigt at blive orienteret om afgangstider, forventede ankomster, landinger, osv.

Efteråret 1963 blev der indført offentlige telex-forbindelser i Grønland, og Grønlandsfly var den første private abonnent, som blev tilsluttet. Det betød en vældig lettelse, for nu var der da en mulighed for at sende og modtage meddelelser. Det gjaldt såvel eksternt som internt i byen

til/fra "flyvagten" så man forholdsvis nemt kunne følge med i trafikafviklingen og lettere kunne aflevere sine operationelle meddelelser. Dagbladet BT i Danmark havde hørt nyheden om etablering af telex-forbindelser i Grønland og at Grønlandsfly var første abonnent. Man benyttede den nye forbindelse til at kalde op og få en kommentar til denne situation, hvilket så blev bragt i avisen den følgende dag,

Landingsområder.

Ved hver by – eller andre steder, hvor flyene landede regelmæssigt, var der udpeget landingsområder, enten ved havneområder ud for pågældende by eller i nærliggende bugter og fjorde. Områderne var udlagt som "baner" med angivelse af kompasretninger som for baner på landjorden. Det var stationspersonalets opgave at gennemsejle det aktuelle landingsområde og fjerne genstande, der evt. var drevet ud i området. Mindre iskosser kunne fiskes op eller skubbes til side, men ved større skosser eller genstande, som man ikke kunne flytte eller få op i båden, måtte området forlægges til en ny position. Dette blev da efterfølgende kontrolleret på samme måde.

Det var ikke alle steder, at man kunne lægge baner lige ved byen. På grund af store dønninger eller risiko for pludselig hård blæst eller storm var dette ikke hensigtsmæssigt ud for byer, der lå ud til åbent hav. I Maniitsoq, f.eks. var banen derfor placeret i Ata bugten, nordøst for byen. Her var der bygget en hytte ved kysten, og afrejsende passagerer sejlede ud med patruljebåden fra byen og blev placeret i hytten, medens patruljebåden fortsatte ud til landingen og bragte de ankomende passagerer med tilbage. Så skiftede man passagerer, bagage, post og fragt, og båden sejlede igen ud til flyet, nu med de afrejsende passagerer for herefter at samle de ankomende passagerer op ved hytten og sejle dem ind til byen, når flyet var afgang.

I Paamiut var der en alternativ bane ved bygden Kvane Ø, som kunne bruges, hvis der var tåge over byen – det skete tit – eller hvis storis blokerede landingsområdet ved byen. Her blev også bygget en passagerhytte som i Maniitsoq, men før den blev anlagt, fortalte det, at i de første år med KGH's interne flyvning var en Canso landet ved Kvane Ø for at afsætte passagerer, og da patruljebåden ikke var ankommet, blev de ankomende passagerer sat af på kysten ved bygden. Stor var forbavselsen, da disse passagerer pludselig dukkede op og skulle opholde sig i bygden, indtil patruljebåden nåede frem fra Paamiut.

Også i Qaqortoq måtte man tage en nærliggende fjord til hjælp, hvis det ordinære landingsområde var dækket af storis, hvilket ofte var tilfældet i april/maj måned.

Patruljebåde/Flybåde.

Efter de første indledende år fik KGH bygget specielle både til brug for operationerne og stillede dem til rådighed for den interne flyvning sammen med en bådfører.

Bådene var indrettet til at kunne transportere det antal personer, der skulle bringes til eller hentes fra et fly plus deres bagage samt post- og fragtforsendelser. Der var en kahyt, overdækket med sejldug, men der var somme tider flere passagerer, end der var sæder, så folk måtte stå, hvor der nu var lidt ledig plads. Bådene var udstyret med en VHF-radio (frq. 118,1 MHz), så man kunne kommunikere direkte med flyet og med Teletjenestens "flyvagt". Endvidere var der i båden skumslukningsanlæg, førstehjælpsudstyr, redningsveste og redningsbælter, signalpistol, hånd-vindmåler, tæpper, m.v. Et større antal bårer blev leveret sammen med bådene til brug ved en eventuel nødsituation. Bådene var lave og kunne gå op langs siden af Canso-flyet og frem under vingen og vingestiveren. Frontruden med påmonteret antenne kunne af samme årsag lægges ned. Af hensyn til brandfaren tæt på de benzindrevne fly, var bådene udstyret med dieselmotorer, og de kunne sejle med en hastighed på 11-12 knob. Både ved starter og landinger skulle båden ligge klar tæt på den valgte bane for hurtigt at kunne gå til assistance, hvis der skete et uheld. Der var derfor aldrig passagerer om bord i båden ved start og landing.

Alle kystbyerne fik efterhånden en flybåd, og mange af disse fungerede i årene efter søfly operationernes ophør som havnebåde og transporterede bl.a. passagerer mellem skibe, der lå for anker og havnen.

Vejrminima.

Generelt var der tale om VFR-operationer, hvor minima var 3 mls. sigtbarhed og skyhøjde 500 ft. IFR-flyvninger var dog også mulige med minima på 3 mls sigtbarhed og 1000 ft. skyhøjde. Der var ikke mange radiofyrr/beacons eller locators på den tid – Kook-øerne var et af de få, som blev anvendt ved anflyvning til Nuuk - ellers var der udarbejdet procedurer for de enkelte byer, hvor let-down var baseret på circling og skygennembrud over radiofonimaster o. lign. Piloterne var dog ikke begejstrede for at flyve på den måde, bl.a. fordi der var så få pålidelige radiofyrr. Radiofonimasterne kunne kun bruges ved radioens dengang sparsomme udsendelser, og andre steder kunne der disse en stakkels telegrafisk og svede med telegrafnøglen, medens hans sendte stationens morsekode til flyet.

Maksimal vindstyrke ved operationer på vandet var 25 kts. Ved kraftigere vind ville bølgerne blive for høje at operere i, og i øvrigt ville det være meget vanskeligt og risikabelt at sejle til flyside med de tunge flybåde.

Kendingsmærker.

Som kortmateriale brugte vi USAF navigationskort, som kunne fås hos Base Operations på basen i Kangerlussuaq. De var meget pålidelige og havde den fordel, at alle bebyggede steder langs Grønlands vestkyst var på kortene forsynet med en mærkning bestående af et bogstav og et tocifret tal, f.eks. C29. Tilsvarende afmærkning var malet med store og tydelige bogstaver og tal på taget af en af de større bygninger med en synlig beliggenhed i pågældende by eller bygd. Efter sigende var denne afmærkning sket under 2. verdenskrig som en hjælp til USAF piloter, så de hurtigt kunne stedfæste deres position, hvis de var kommet ud af kurs. Vedligeholdelse af bemalingen af hustagene blev i 1960'erne stadigt varetaget af KGH, og også den interne flyvning kunne have nytte af umiddelbart at kunne fastlægge en position.

EPA personale og besætningsmedlemmer.

Der var naturligvis en besætning til hvert fly, ekstra piloter og en del mekanikere. Det var en blandet flok med hovedparten fra New Foundland. Disse kunne være svære at forstå, da de talte fransk/engelsk med en speciel accent. Herudover var der canadiere fra det øvrige Canada, hvor visse var meget franske, både i sprog og adfærd. I Nuuk havde EPA placeret en slags General Manager, der boede med sin hustru i en lille skurvogn bag gæstehjemmet. Piloterne var af mange nationaliteter, udover canadiere var der danske, svenske, tyske, hollandske, amerikanske og chefmekanikeren i Kangerlussuaq var finsk. Blandt de danske piloter i 1962 var kaptajn Povl Bjerg, der gjorde tjeneste for EPA i Grønland i alle årene med Canso og 2. pilot Bent Nielsen. Fra sommeren 1963 var Povl Bjerg EPA's chefpilot for operationen i Grønland og varetog også funktionen som General Manager.

De mange nationaliteter gjorde det til en speciel oplevelse at lytte til kommunikationen mellem fly og radiostationer, for mange besætningsmedlemmer var ikke helt perfekte til engelsk eller talte med en udpræget lokal accent, som gjorde dem vanskelige at forstå. Heller ikke de danske telegrafister var lige rutinerede til engelsk kommunikation.

Ulykken.

Den 12. maj 1962 blev den interne flyvning ramt af en alvorlig flyulykke. Det var en helt ordinær flyvning fra Kangerlussuaq til Nuuk med Canso CF-IHA, og med 18 passagerer og 3 besætningsmedlemmer om bord. Piloter var Vince Keyes og danske Bent Nielsen. Start kl. 0905 fra Kangerlussuaq direkte til Nuuk, hvor man skulle lande ca. 10.50. Arne Pii og bådfører Hendrik, der var sejlet ud og havde afpatruljeret og rensset landingsområdet, lå standby, da flyet ankom. Af ukendte årsager valgte piloterne at lande langt fra den sædvanlige bane –

meget længere ude – men kom fint ind til landing. Umiddelbart efter flyet fik kontakt med vandet, foretog det et ukontrolleret skarpt drej til højre og begyndte at synke.

I flybåden satte man omgående fuld fart på mod ulykkesstedet, men da landingen foregik så langt væk, varede det mindst 10 minutter, før man nåede frem til det næsten sunkne fly, der flød på vingerne, og hvor kun haleroret og overkanten af vingerne var synlige. Båden skulle medføre en radio, men da den ikke virkede, havde man ladet den blive på kontoret, og det var således ikke muligt at informere om ulykken. Som sædvanligt havde mange mennesker i byen dog overværet landingen, og der blev hurtigt slået alarm og sendt fartøjer til assistance.

Da flybåden nåede frem fandt man besætningen plus 2 voksne passagerer og en baby på toppen af flyet – alle dyngvåde og frysende. Piloterne var kommet ud af cockpittet gennem loftsvinduerne og var løbet ned til passagerdøren, som de med stort besvær fik åbnet og fik de 2 voksne passagerer og babyen samt flymekanikeren fisket ud. De resterende passagerer stod ikke til at redde. I alt omkom 15 personer.

Årsagen til ulykken viste sig at være en fejl på lemmene til næsehjulets brønd, som ikke havde lukket korrekt, da flyet lettede fra Kangerlussuaq. Da flyet ved landing rørte vandoverfladen, blev lemmene revet af og havvand blev med et voldsomt pres trykket ind i flyet, flåede bunden op og kom med meget stor kraft ind i kabinen.

Den tragiske ulykke berørte mange mennesker dybt. Nuuk var en lille by, hvor alle kendte hinanden, og mange kendte derfor også de omkomne.

Ulykken fik selvfølgelig nogle konsekvenser. Da man havde fundet årsagen, sikrede man sig, at det andet Canso fly, CF-CRP ikke blev ramt af samme problem. Herudover stillede Statens Luftfartsvæsen krav om, at al bagage i flyet skulle sikres bag net, de løse sæder, der kunne monteres i midtergangene måtte ikke længere bruges, og der skulle fremover udføres balanceberegning og udfyldes et Balance Chart for alle flyvninger.

En erstatning for CF-IHA skulle findes, og i første omgang beholdt man det indlejede fly fra "Arctic Wing", CF-IHN, indtil der dukkede et nyt fly op. Det skete i løbet af nogle uger, hvor man kunne tage imod Canso CF-NJC. Dette fly var naturligvis ikke malet i EPA's farver, men havde den første sommer et meget spraglet udseende og blev derfor kaldt "Bismarcks-klumpen". Det var ikke ombygget med "Clipper Bow" og blev det heller ikke senere.

Ulykkesflyets 2 piloter rejste tilbage til Canada. Bent Nielsen kom tilbage senere på sæsonen, men forlod igen senere Grønland og kom ikke igen. Han blev erstattet af en anden dansk pilot, Leif Jørgensen.

Flyvninger til og fra København.

Som nævnt kunne passagererne reservere plads på ruterne i Grønland, således også til og fra Kangerlussuaq i forbindelse med rejser til og fra Danmark, men det var ikke muligt at reservere plads på SAS-ruten mellem Kangerlussuaq og København. Denne rute var en del af SAS-ruten fra København til Los Angeles vv., og passagererne mellem disse destinationer havde prioritet. KGH havde derfor indgået en aftale med SAS om, at passagerer til og fra Grønland kunne komme med i det omfang, der var ledige pladser på flyene.

Det var normalt ikke det store problem. Sædvanligvis var der ledige pladser, men på visse tider af året, kunne det knibe. Først på sommeren, maj/juni måned, rejste mange amerikanere fra USA mod Europa for at holde ferie, og det betød fyldte fly i retning mod København. Tilsvarende var flyene fyldt i modsat retning i august og september måned, når turen gik tilbage til USA. Det betød, at mange passagerer i Grønland, som skulle til København på ferie, fik langvarige ophold i Kangerlussuaq, før det var muligt at komme af sted – en uges ventetid var ikke usædvanligt. Tilsvarende havde passagerer fra København problemer med at komme med

flyet til Kangerlussuaq, når de USA-rejsende skulle tilbage til Los Angeles sidst på sommeren. Det gav et ekstra problem, for afgangstidspunktet fra København var kl. 23.55, og det kunne være besværligt at komme tilbage til byen på det tidspunkt, da der slet ikke var de muligheder med bus og tog mellem lufthavnen og byen, som vi kender i dag.

Flyet fra København ankom på det tidspunkt til Kangerlussuaq ca. 00.35 lokaltid, og alle passagerer til Grønland skulle derfor indkvarteres på det nye hotel, indtil vidererejse blev mulig. Passagerer fra Grønland, der ikke fik plads på flyet til København fik ligeledes sengeplads, indtil afrejse blev mulig. Flyet ankom fra Los Angeles ca. 01.30 og afgik en lille times tid senere. Opholdet skulle betales af passagererne, men da langt hovedparten rejste for en offentlig institution eller for store firmaer, medbragte de oftest rekvisitioner, der dækkede betaling for kost og logi. Hotellet sendte herefter regning på opholdet til den pågældende institution, organisation eller firma.

Det nybyggede hotel på den civile side af lufthavnen i Kangerlussuaq var en klar forbedring fra det tidligere hotel på basesiden, både overnatningsmæssigt og forplejningsmæssigt. Det rummede væsentligt flere sengepladser, men alligevel var der tidspunkter, hvor det kneb. Hotellet var indrettet med ca. 10 enkelt-værelser med mulighed for en ekstra opredning og et større antal 4-sengs værelser. Herudover var et par "dagligstuer" indrettet med 2-sengs køjer i væggene, som blev slået ned, når alle værelser var besat.

SAS benyttede Kangerlussuaq til besætningsbytte, således at besætningen på flyet fra København stod af i Kangerlussuaq og blev afløst af en besætning, der allerede befandt sig på stedet. Den nye besætning fløj flyet til Los Angeles, hvor den så havde hvile. En ny besætning fløj flyet retur til Kangerlussuaq, hvor der igen blev byttet med den derværende besætning, osv. Der var ikke specielle besætningsværelser på hotellet, så, SAS havde permanent lejet alle enkeltværelserne. Til rådighed for passagerer var der således senge i 4-sengs værelser og nødindkvarteringerne i "dagligstuerne".

I maj/juni måned, hvor flyene fra Los Angeles kunne være fyldt helt op i længere perioder, kunne der hurtigt ophobes mange passagerer på vej til København. Samme periode var også højsæson for rejsende fra København til Grønlandske byer, som ankom i store tal og som også skulle overnatte, før vidererejse var mulig. Da de eksisterende overnatningsmuligheder sjældent kunne rumme alle, havde man placeret en række store amerikanske militærtelte på området mellem vejen og fjeldet, bag hotellet. Der var 15-16 telte, som hver havde 6 senge. De var udstyret med trægulve, håndvask, skab og afskærmning mellem de enkelte senge, men det var ikke nogen luksuøs indkvartering.

Selvom teltene også var udstyret med en petroleumsovn, blev de primært brugt i sommerperioden. Passagerer, som overnattede i dem var henvist til at gå over til hotellet for at bruge toiletter og bad, og af samme årsag blev de kun brugt af mandlige rejsende. Kvinder og børn blev indlogeret på selve hotellet. Ovnene var ikke helt pålidelige – en tidlig sommertid kom daværende politimester for Grønland, senere departementschef i Ministeriet for Grønland og bestyrelsesformand i Grønlandsfly A/S, Erik Hesselbjerg, meget ophidset ind til hotelreceptionen, helt sort i hovedet og forlangte et hotelværelse. Ovnen var defekt, havde spruttet og hvæset og sodet hele teltet til.

Ved helt store passagerophobninger blev der af og til sendt et ekstra fly, som regel DC7C, til Kangerlussuaq for at rydde op, og de blev selvfølgelig også benyttet af passagerer fra Danmark. I slutning af 1962 tog SAS en nybygget blok i brug i Kangerlussuaq med besætningsværelser og frigav således de lejede enkeltværelser i hotellet, hvilket lettede på indkvarteringssituationen. I 1964 ændrede SAS sin fartplan for ruten til Los Angeles, så flyene fra København ankom til Kangerlussuaq om eftermiddagen og fra Los Angeles den følgende formiddag. Dette reducerede også behovet for overnatninger, bortset fra i situationer med dårligt vejr, hvor trafikken mellem Kangerlussuaq og byerne på Vestkysten blev påvirket.

Flytankning.

Sidst på sæsonen 1962 kunne man begynde at bruge et nyt tankanlæg på flyrampen i Nuuk. Bag rampen lå 2 store tanke, som via en hydrantanlæg gjorde det muligt at tanke flyet, medens det stod på rampen. Det var en stor forbedring – dels undgik man den besværlige tankning med håndpumper fra tromler, og dels var det betydeligt nemmere og hurtigere at tanke på rampen. Sædvanligvis blev flyet tanket, inden det forlod rampen om morgenen, men kom der fly til Nuuk senere på dagen, hvor tankning var nødvendig, var det også hurtigere at lade dem køre på rampen, frem for at bruge den besværlige tromletankning.

Fundamentet til fueltankene kan stadig ses i Nuuk bag El-elværket i havnen.

Billetterpriser.

I 1962 var prisen på en turistklassebillet med SAS mellem København og Kangerlussuaq kr. 1.135 – (kr. 2.043 retur) og mellem Kangerlussuaq og Nuuk kr. 200. En rejse mellem Nuuk og København beløb sig således til kr. 1.335 enkelt og kr. 2.443 retur.

Slut på sæsonen.

Sæsonen sluttede omkring 1. november, og Canso-flyene returnerede til Canada med mandskab, reservedele og andet udstyr. Tilbage i Kangerlussuaq blev Otteren og dens besætning, som skulle udføre vinterbeflyvning i lighed med vinteren året før. Ole Dam blev i Kangerlussuaq vinteren over for at varetage Grønlandsfly's opgaver omkring operationen. De øvrige medarbejdere fra SAS i Nuuk og Aasiaat returnerede til København.

Otteren fik udskiftet pontoner med ski/hjul understellet og var snart klar til at begynde operationen. Det varede dog et stykke tid, før man kom i gang. Landingsområderne skulle først være anvendelige, dvs. istykkelsen på landingsområder på vand, skulle være tilstrækkelig, og der skulle ligge et godt lag sne oven på isen, så banerne ikke blev for glatte. Men i gang kom man da efter et par uger.

Tidligere direktør og bestyrelsesformand i Grønlandsfly, Jørgen Høy, var på det tidspunkt ansat i KGH's Handelsinspektorat og var også involveret i trafikafviklingen. SAS-personalet var jo rejst hjem, og Høy skulle tage sig af etablering af landingsbanen på vandreservoiret i Nuuk og opdagede, at der manglede små flag til at sætte langs banens sider for at markere bredde og længde. Det var ikke noget, man kunne købe færdigt i butikken, så han fik anskaffet et antal kosteskafter og noget rødt stof, hvorefter hans hustru måtte i gang med at klippe og sy flag til kosteskafterne, som herefter blev stillet op langs begge sider af banen, når Otter flyet fløj til Nuuk. Der blev også anbragt et "vind-T" af stof på et tydeligt sted på isen, så man fra flyet kunne se vindretningen.

1963.

Vinteren 1962/63 forløb stille og roligt. Otteren CF-LEA tog sig af den begrænsede trafik, der fandt sted. Denne var selvfølgelig hæmmet af, at der i perioder ikke kunne flyves til alle byer på grund af landingsområdets tilstand. Fragt og julepost hobede sig op i Kangerlussuaq og kom først af sted efter nytår, hvor forholdene var i orden. Bl.a. afsendtes et juletræ, som så lidt træt ud efter det lange ophold.

Flyvningerne gik primært til Nuuk, Sisimiut og Aasiat plus nogle flyvninger til Qasigiannugit og Ilulissat. Da vi nåede hen i marts måned var dagene blevet så lange, at man kunne gennemføre enkelte flyvninger i Qudtlissaq, Umanak og Upernavik. På grund af vejret blev det dog kun til en enkelt flyvning til Umanak og Upernavik – det beslaglagde flyet en hel dag.

Vejret drillede dog en del, og adskillige passagerer måtte tilbringe mange dage, somme tider uger i Kangerlussuaq ventende på flyvebart vejr. Rekordens havde en passager til Maniitsoq, der skulle rejse via Nuuk og derfra med skib. Han kunne ikke nå frem til Nuuk i tide og blev derfor i Kangerlussuaq, hvor han ventede 30 dage, før det lykkedes. Han kedede sig naturligvis og begyndte at hjælpe i opvasken for at få tiden til at gå.

I Februar måned ankom endnu en Otter fra Canada, CF-HXY, medens CF-LEA var ude af drift for vedligeholdelse. Denne havde monteret pontoner og kunne derfor betjene Nuuk og Maniitsoq, hvor der var åbent vand. Da CF-LEA igen blev klar, havde man i en kortere periode således 2 Ottere til disposition - en stor fordel.

Medarbejdere.

I slutningen af april ankom sommerens personale, som igen var udlånt fra SAS. Til Nuuk en ny funktion i form af driftsleder Sven Nottelmann, der fik den daglige ledelse af alle Grønlandsfly's aktiviteter i Grønland. Endvidere Max Bernskov, der igen skulle til Nuuk, hvortil også Ole Dam flyttede. Erling Christensen blev ny trafikmand i Kangerlussuaq, Bjørn Grøn i Aasiaat, Jørgen Evald Hansen i Maniitsoq, og Mogens Langberg i Qaqortoq.. Canso-flyene ankom fra Canada og i begyndelsen af maj fik Otteren udskiftet ski/hjul understellet med pontoner. Flyene havde nu ikke længere påmalet store EPA-logoer på haleroret, men var i stedet var navnet "GRØNLANDSFLY" malet på kroppen.

Opgaver.

Trafikoplægget fortsatte som i 1962 med kystlangs forbindelser og ind- og udflyvning til/fra Kangerlussuaq. Rent arbejdsmæssigt skete der den ændring, at reservationsfunktionen for flypassagerer nu blev varetaget af KGH selv. I 1962 blev den udført af Arne Pii på Grønlandsfly's kontor i Skibshavnen i NUUK, men på KGH's vegne. KGH var ansvarlig for den interne trafik i Grønland, både skibs- og flytrafik, hvor den interne flyvning blev udført af Grønlandsfly på kontrakt med KGH. Bl.a. af hensyn til koordineringen af rejser mellem kystskibs- og flytrafik ønskede KGH at have styr på reservationer for alle rejsende. Man havde således en bookingcentral på KGH's Handelsinspektorat i Nuuk med telegramadressen og kaldenavnet "Persontrafik". Det kom lidt bag på Grønlandsfly's medarbejdere i Nuuk, som havde forventet at kunne fortsætte Arne Pii's arbejde fra året før, men der var heldigvis rigeligt med andre opgaver.

Indkvartering.

1963 var også året, hvor indkvarteringsituationen i Nuuk blev drastisk forbedret. I de første år med intern flyvning havde de udlånte SAS-medarbejdere fået stillet boliger til rådighed af KGH eller andre institutioner, som f.eks. Sundhedsvæsenet. Besætningsmedlemmerne var blevet ind-kvarteret i Nuuks gæstehjem, som var den eneste overnatningsmulighed, hvis man ikke kunne låne en bolig. Gæstehjemmet, som var en KGH-institution, var dog ikke særlig stort, og ved møder i det daværende landsråd blev alle enkeltværelser udnyttet af de tilrejsende medlem-mer. Disse enkeltværelser var i øvrigt opført netop for at kunne tilbyde overnatning til Landsrådets medlemmer, da de lå i en separat fløj - Landsrådsgangen. Det var

meget beskedne enkeltværelser, hvor sengen i det ene værelse nærmest var en lav hylde og i naboværelset en slags overkøje, som var placeret direkte over den første seng. Værelserne var naturligvis tilgængelige for andre gæster, herunder EPA's besætningsmedlemmer i perioder, hvor der ikke var landsrådssamlinger. Når der ikke var ledige værelser måtte besætningerne overnatte i GTO-barakker, et eller andet sted i byen, hvor der var ledig kapacitet.

Gæstehjemmet blev solgt i 1963 til hotelleder Knud Rasmussen fra Kangerlussuaq og blev fra februar måned drevet som hotel under navnet "Hotel Godthåb". Det var de samme beskedne rammer, men hotellet fik spritusbevilling, der blev indrettet a'la carte restaurant og bar, så stedet blev hurtigt populært.

KGH havde dog været forudseende og havde igangsat et byggeri med moderne lejligheder, som blev færdigbygget og indflytningsklar i maj måned 1963. Der var både etværelses boliger og familieboliger og her flyttede det udlånte SAS-personale ind, ligesom der var faste lejligheder til EPA's besætninger. Lejligheder, som ikke blev anvendt blev udlejet af KGH til anden side. Boligblokken lå på den nyanlagte Kongevej og blev hurtig døbt "Flyverbo". Det var en ren fornøjelse at få stillet en ny og moderne bolig til rådighed med rindende vand og rigtige toiletter på et tidspunkt, hvor rigtig mange boliger ikke havde moderne sanitære installationer. Ved samme lejlighed ansatte Grønlandsfly sin første medarbejder i Grønland, fru Amalie Hammeken, som sørgede for rengøring, skift af sengetøj, vask m.v. for EPA's besætninger og øvrige ungarle.

Synlighed.

Samme år blev Grønlandsfly mere synlig, da det første skilt med firmanavnet blev opsat på ventesals- og ekspeditionsbygningen i Skibshavnen. Også på andre områder begyndte vi at markere os: Den interne flyvning havde fået en bil stillet til rådighed af KGH, en stor Land-rover. Den var malet i KGH's normale Grønne farve og forsynet med KGH logo og nummer. Da bilen efter et større uheld skulle til reparation på GTO's autoværksted, bad vi om at få den malet om i en anden farve og på påmalet Grønlandsfly-navnet på fordørene. Den blev nu lysegrå og med firmanavnet i mørkeblå skråskrift. KGH nummeret var bibeholdt, men på samme måde som navnet. Ændringen var ikke populært hos daværende KGH's handelschef i Nuuk, men vi fik dog aldrig nogen direkte kommentarer. I 1963 fik vi også flymanifeste med Grønlandsfly navnet påført i stedet for de hidtil anvendte KGH manifeste.

Ulykke.

Også i 1963 blev Grønland ramt af en tragisk flyulykke. Et af flyvevåbnets catalina fly var på en flyvning med overkirurg Olaf Poulsen og andet sundhedspersonale fra Dronning Ingrid's Hospital i Nuuk til Sydgrønland for at operere en patient. På returflyvningen mod Nuuk blev vejret dårligt, og man mistede kontakten med flyet. En eftersøgning blev sat i gang, bl.a. var et af EPA's Canso-fly involveret, og også det islandske is-recco DC4-fly "Solfaxi" i Narsarsuaq deltog. Det var "Solfaxi", som fandt den forsvundne catalina ved Kap Thorvaldsen i Sydgrønland, hvor det var fløjet lige ind i fjeldet og forulykket. Der var ingen overlevende.

Tankning.

Tankning i Nuuk foregik som nævnt altid på flyrampen. Kun hvis kraftig vind eller isbelægning forhindrede flyet i at komme op, brugte man den gammeldags tankning med håndpumpe fra en jolle. Den ponton, der tidligere var udlagt til tankningsbrug var taget op, da tankningsanlægget på rampen blev taget i brug. Både Canso og Otter var fly med stempelmotorer, så der blev leveret specielt flybrændstof til anlægget: oktan 115/145 som var grønt for at undgå forveksling med almindelig benzin til biler. Anlægget blev fyldt direkte fra et lille tankskib, "Esso Odin", som sejlede lokalt i Grønland i sommerhalvåret. For at få kendskab til tankningsprocedurer og til brændstoffet arrangerede KGH et kursus for tankningspersonale og andre, som var involveret i flytankning, herunder personale fra Grønlandsfly, og sendte en underviser fra ESSO til både Nuuk og de øvrige kystbyer. Her blev der undervist i brændstoffkendskab, behandling af brændstoffet, vandprøver, hydrokit, flammepunktbestemmelse og meget mere.

Vi var således godt rustet til at deltage ved leverancer af brændstof og de daglige kontrolrutiner.

Flyhandling.

En ekspedition tog generelt lang tid. Der var ikke ret mange medarbejdere, de fleste steder kun en enkelt, og der var mange forskellige ting at ordne. I Nuuk, hvor der normalt var stationeret et Canso fly i sommerperioden, var der fra morgenstunden en afgangsekspedition. Op ad dagen kom der ofte fly, fra f.eks. Kangerlussuaq, som skulle returnere dertil eller videre til anden destination, hvorfor der i sådanne situationer skulle gennemføres en transitekspedition – ankomst/afgang. I de øvrige byer var det selvfølgelig altid transitekspeditioner.

Ved en morgenafgang i Nuuk startede man med at hente besætningen og sejle dem til flyrampen. EPA's groundmekaniker var som regel spadseret over fjeldet til rampen på forhånd. Medens flyet blev gjort klar, tanket, taxiet ned ad rampen og sejlet ud til bøjen, blev passagererne checket ind. Det foregik i indgangspartiet til kontor- og ventesalsbygningen, hvor der inderst mod bagvæggen var opstillet en vægt. Efter passagercheck, indvejning, bagagemærkning og evt. betaling for overvægt, blev passageren bedt om at tage sin bagage med ud igen og stille den på kajen ved trappen ned til flybåden. Det var meget snævre forhold, så man måtte næsten gå baglæns ud med bagagen. Ved dårligt vejr, kunne passagererne vente i ventesalen til afgangsansønering. Når alle var checket in, blev der udfærdiget flymanifest og balance-chart, loadmessage, m.v.

I mellemtiden var vores bådfører kommet retur fra rampen med flybåden og lagde den klar ved tidevandstrappen. Når alt var klart, blev passagererne bedt om at gå ned ad trappen til båden med deres bagage, som blev lastet, medens passagererne satte sig i "kahytten". Herefter fulgte post og evt. luftfragt. Med alle om bord sejlede vi til flyet. Passagererne gik om bord, og bagage, post og luftfragt blev efterfølgende lastet. Flybåden sejlede herefter ud til start- og landingsområdet og sejlede det igennem for sikre, at der ikke lå fremmedelemerter eller is i vandet, som flyet kunne ramme; sådanne blev fjernet, eller området blev flyttet lidt. Forinden var et gult og sort skakternet flag – fareflaget – hejst på en mast på fjeldet lige bag kontor- og ventesals-bygningen som en advarsel til skibe i området om at være forsigtige. Når flybåden forlod havnen, blev dette rapporteret til telestationen på radio, og når båden efter end opgave kom tilbage til havnen, blev dette også meddelt, inden radioen blev slukket.

Flyet startede op og taxiede ud til området, hvor det gik i luften.

Ved landinger sejlede man ud i båden i god tid inden forventet ankomst efter at have hejst fareflaget. Baseret på aktuel vindretning valgtes det landingsområde, der skulle benyttes og det blev sejlet igennem for at checke for evt. hindringer. Forbisejlede skibe og både blev advaret om flyets ankomst og evt. bedt om at vente med at sejle gennem området, til landing var sket.

Når flyet nærmede sig, meldte man fra båden, hvilket landingsområde, der skulle bruges, og at det var gennemsejlet og klart. Samtidig oplyste man, hvordan bølgegangen var. Der var forskellige gradueringer fra "glassy" via "smooth", "rippled", "Waves" (med højdeangivelse), osv. til "Swells". Det var vigtigt for piloterne af kende "State of Sea", især om der var swells/dønninger, som kunne være vanskelige at lande på, hvis flyet ramte en top ved landingen. Helt spejlblankt vand, "glassy" var også specielt, da det kunne være vanskeligt at bedømme flyets højde over det fra cockpittet, og i sådanne tilfælde, skulle flybåden gennemsejle landingsområdet i zigzag for at skabe bevægelse på havoverfladen, så højden bedre kunne bedømmes fra luften. Naturligvis skulle der også advares, hvis der lå isskoser eller andre hindringer tæt på området.

Flyet kvitterede på radio og landede. Under landingen skulle flybåden ligge omtrent ved selve "touch down" og følge flyet i landingsløbet for umiddelbart at kunne gå til assistance, hvis u-

held skulle indtræffe. Derfor skulle der altid være mindst 2 mand om bord i båden, medens passagerer aldrig måtte være med under start og landing.

Efter landing taxiede flyet til bøjje, og flybåden lagde til og blev fortøjet ved flyets side. Passagererne gik fra borde og over i båden, hvorefter losning af bagage post og fragt blev foretaget. Herefter sejlede båden ind til tidevandstrappen i havnen og blev tømt. Passagererne tog selv deres bagage med fra trappen, hvor den blev stillet.

En transitekspedition kunne være både langvarig og besværlig. Man måtte nødvendigvis foretage passager check-in, før flyet landede, så passagererne måtte komme til havnen i særdeles god tid. Når check-in var gennemført og papirer udfærdiget, sejlede man ud med den tomme båd og tog imod flyet. Efter alle ankomende passagerer og ombordværende last var kommet ind til havnen, lastede man igen båden med afrejsende passagerer, bagage, m.v. og sejlede ud til flyet ved bøjen og fik det sendt af sted. Det kunne meget tage op til 2 timer af få afviklet en transit-ekspedition med alt det sejleri, men heldigvis havde vi sjældent mere end 3 daglige flyvninger. Det kunne også ske, at en besætning ønskede crew-meal under opholdet i Nuuk, hvilket kunne forlænge proceduren med en times tid, da de skulle køres op i byen og hentes igen senere. Passagererne var imidlertid tålmodige, og der var sjældent nogen, som var utilfredse. Der var ikke tale om, at nå en videreførelse i Kangerlussuaq med det samme. SAS-ruten til København fløj dengang ved midnatstid (det var en mellemlanding på ruten mellem Los Angeles og København), så der var i bedste fald mange timers ventetid – eller mere normalt, nogle dage.

Nuuk var jo en lille by, og der var god tid til alt. Når vejret tillod det, kom flyene ofte direkte ind over Nuuk by på vej til landing. Så vidste man i byen, at nu var flyet ved at være der, og det var tid at køre mod havnen. Men der kunne godt gå mellem ½ og 1 time, før passagererne endelig stod på kajen og kunne bydes velkommen.

Afvisninger fra rutinerne.

Vore passagerer var næsten altid i god tid ved afrejse og kunne checke ind til tiden. Det kunne naturligvis ske, at enkelte passagerer ikke dukkede op og derfor manglede ved afgang, når vi sejlede ud med flybåden og de afrejsende passagerer. Men ofte var der folk på venteliste, så vi kunne acceptere andre i stedet. Det havde vi gjort en dejlig sommermorgen, hvor solen skinnede. Vi sejlede ud, fik passagererne om bord og var i fuld gang med at laste bagage, da vi blev prajet fra en lille jolle. Det var en manglende passager, som havde sovet over sig og nu gerne ville med. Han havde fået en af de lokale fiskere til at sejle ham og bagagen ud i en lille jolle, som blev vrasket frem med en enkelt åre i agterstavnen, og hans kone fulgte med for at sige farvel. Desværre kunne det ikke lade sig gøre, da en anden var accepteret i stedet, og det førte til et bizart skænderi ude på vandet. Den forsinkede passager forsøgte at komme om bord alligevel, men kunne selvfølgelig ikke komme uden om flybåden. Konen gav ivrigt sit besyv med, og parret forsøgte også at sejle hen til cockpitvinduer for at appellere til flyets kaptajn. De endte med at sejle tilbage under trusler om at forfølge sagen. Vi hørte dog aldrig mere om den sag.

Uheld kunne også ramme ankomende passagerer. Efter en landing - også en strålende sommerdag - var passagererne i færd med at stige om bord i flybåden fra flyet, efter det var fortøjet ved bøjen. Når båden lå ved flyside, blev den fortøjet fortil med en reb om den ene vinge-stiver og agter til en rebholder agten for passagerdøren. Af en eller anden årsag løsede den agterste fortøjning sig, og båden begyndte at fjerne sig fra flyets dør med agterenden, medens den stadig var fast fortøjet fortil. Der kom hurtigt en revne mellem flydøren og båden, som blev bredere, og inden vi fik strammet agterfortøjningen trådte en meget nobel herre fra flyet over mod båden. Han var iført nydelig sort frakke, bowlerhat og havde selvfølgelig jakkesæt med skjorte og slips indenunder. I hånden holdt han sin attachemappe. Han trådte over den hurtigt voksende revne mellem båd og fly og troede han nåede båden, men faldt i stedet i vandet. Vi var indtil flere, der udbrød "Hov" og kikkede ned på passageren, der lå lige så nyde-

ligt på ryggen med frakke, bowlerhat og mappen i hånden og kikkede op på os. Han blev lynhurtigt hjulpet om bord i båden, og vi tilbød at sejle ham ind til havnen med det samme. Det ville han dog ikke, men accepterede at få et tæppe over sig. Vi skyndte os at få tømt flyet og sejlede i fuld fart ind mod havnen, hvor der som sædvanligt var fyldt op med afrejsende passager, folk der ventede på de ankommende passagerer og almindelige nysgerrige. Den uheldige passager var fra KGH's ledelse i København, og der var en hel delegation på havnen for at tage imod ham. Det var et specielt syn at se ham træde op ad trappen i sit pæne tøj, dryppende hele vejen. KGH's repræsentanter blev noget forbavsede, og skyndte sig naturligvis at få ham kørt op til hans logi, hvor han kunne få noget tørt tøj på. Han tog situationen med ophøjet ro og kom ikke noget til.

Når vi kom ind til havnen fra et ankommende fly, tog passagererne som nævnt deres bagage fra trappen og kørte op i byen. Postsække blev afhentet af postvæsenet – vi havde som regel en post-medarbejder med i båden til at hjælpe med lastning/losning – medens fragten blev stillet på tidevandstrappen for senere afhentning. KGH var ansvarlig for alle fragtforsendelser, også luftfragt, og sørgede selv for at hente ankommende fragt og få den ekspederet til deres godskontor i den modsatte ende af byen i Kolonihavnen. En dag med masser af luftfragt blev KGH's pakhus orienteret om, at der stod en del fragtforsendelser på trappen, og vi afleverede de tilhørende fragtpapirer på godskontoret i skibshavnen. Et par dage senere kom en af de lokale fiskere ind på vores kontor med en stor, våd trækasse. Den havde han fundet drivende i havneløbet på vej ud med tidevandet, og vi konstaterede på kassen, at det var et stykke luftfragt, som var stillet nederst på trappen nogle dage tidligere. Der var ret stor forskel på ebbe og flod, og hvis det var ebbe, når vi kom ind med flybåden, blev fragten selvfølgelig placeret på de nederste trappetrin i modsætning til ved højvande, hvor vandet stod lige under kajkanten, og fragten blev sat på kajen. Da vandet steg, blev kassen ganske enkelt løftet op og ført ud ad havnen, inden KGH nåede at hente den. Om andre af de ankommende forsendelser også blev ført ud med tidevandet, fik vi aldrig at vide.

Også postforsendelser kunne risikere en vandgang i forbindelse med losning af postsække fra Canso flyene. Dels kunne der i kampens hede ryge en hel postsæk i vandet, og dels kunne man komme til at rive en postsæk på de skarpe aluminiumskanter, der var ved lugen, hvis man ikke passede på. Det skete nogle gange, og breve eller pakker kunne da falde ud af sækken og ned i vandet. I båden medførte vi bl.a. en lang stang med en net for enden, så vi hurtigt fik fisket våde postsække eller forsendelser op igen – somme tider med en noget ulæselig modtageradresse på kuvert eller pakke.

Reparation af bøjer.

I havnebassinet i Nuuk var der udlagt 2 bøjer, sikret med tunge kæder til store ankre på havbunden. De blev brugt, når der var fly i havnen. Efter landing taxiede flyene til den nordlige del af inderhavnen, hvor de fortøjede til bøjerne. Var det en Canso, krøb 2. pilot eller mekaniker ud i flyets forparti, hvor de kunne åbne en lem og fiske et fortøjningsreb fra bøjen op og tøjre flyet hertil. Var det Otteren, måtte flyets mekaniker klatre ned af stigen og stå på den ene ponton for at fiske fortøjningsrebet op. Der kunne således samtidig ligge 2 fly fortøjet side om side i havnen.

Bøjerne var røde og fremstillet af kraftigt gummi. De var derfor meget synlige og åbenbart helt uimodståelige for "snigskytter" oppe fra fjeldkanten over den nuværende "400 Vej". Under alle omstændigheder tabte bøjerne af og til luften, og det var tydeligt at se, at der var kommet mange huller i. Vi var derfor nødt til med mellemrum at få dem repareret, og det var ikke så ligetil, da det krævede et skib med en kraftig kran eller hejsebom om bord for at løfte bøjen og den tunge ankerkæde helt op på dækket for udskiftning med en anden. Nuuk var hjemsted for at par sandpumpere, som var udstyret med kran, så vi måtte overtale kaptajnen på en af disse til at hjælpe os med bøjseudskiftning en times tid. Han var heldigvis imødekommande, og den beskadigede bøjle blev herefter sendt til KGH for reparation eller udskiftning, så der var en klar

til næste udskiftning. Trafikpersonalet havde mange specielle opgaver, der ikke altid stod i jobbeskrivelsen.

Uheld.

Efteråret 1963 skete der et mindre uheld ved en landing i Maniitsoq, heldigvis uden personska-der. Det blæste ret kraftigt, og der var store bølger. I forsøg på landing med CF-CRP ramte flyet vandet så uheldigt, at det blev kastet op i luften igen og faldt derefter tilbage med voldsom kraft. Piloten trafik flyet op igen og fløj mod Kangerlussuaq, da han var bange for, at der kunne være sket noget alvorligt. Det var der også, hvilket man fandt ud af, da man nåede frem til Kangerlussuaq. Ved landingen kollapsede understellet i højre side, så flyet skred ud i ca. 45° vinkel mod højre, og stak næsepartiet ned i sandet uden for banen, inden det stoppe-de. Der blev slået alarm, og brandvæsenet var hurtigt fremme, men heldigvis var ingen kom-met til skade. Der var imidlertid sket så alvorlige skader på flykrop og understel, at flyet skulle gennem en større reparation. Man fik det gjort flyvebart i Kangerlussuaq, hvorefter det fløj til EPA's hoved-værksted i Gander. I stedet fik vi i nogle uger et andet fly, CF-OFJ, der fløj en 3-4 uger, til CF-CRP kom tilbage.

Særlige problemer.

Hver dag bød på sine udfordringer, som næsten kunne blive problemer, men til gengæld var vi alle fyldt med pionerånd og indstillet på, at tingene skulle fungere, så vi løste problemerne hen ad vejen.

Is i vandet: Is i vandet der er helt gennemsigtigt, kan være vanskeligt at se. Sort-is, grøn-is – det kaldes mange ting, men på grund af gennemsigtigheden tog isen farve efter det omgiven-de vand og kunne derfor være næsten usynligt. Det var derfor vigtigt at gennemsejle landings-området og observere omhyggeligt for at være sikker på, at der ikke befandt sig lumske is-skosser i det område, der skulle anvendes til en start eller landing. Selv forholdsvis små skos-ser var næsten umulige at fjerne, så derfor måtte vi ofte flytte området til helt isfrit vand.

Storis: Var primært et problem i Sydgrønland og i de første sommer måneder kunne man have meget svært ved at finde isfri områder at lande på i Paamiut og Qaqortoq. Stor opfindsomhed blev udfoldet for at finde bugter eller vige, hvor der ikke lå is. I Nuuk, ja helt op til Maniitsoq kunne vi dog også i maj og juni måned komme ud for, at kystområderne var fuldkommen dækket af storis, og så var der problemer.

Fast is: Især i Diskobugten – primært i Aasiaat – kunne det være vanskeligt at overholde starten på beflyvningssæsonen den 1. maj. Ofte måtte den udsættes med både 2 og 3 uger, fordi isen stadig lå fast.

Brug af andre både end flybåd

Det skete af og til, at flybåden/patroljebåden ikke kunne anvendes. Der kunne være motorvrøvl, måske havde det været frost om natten, så kølevandet var frosset, den kunne også ligge frosset inde i fast is, mv., og så gjaldt det om at finde på andre løsninger. Allererst måtte man se, om der i havnen lå andre fartøjer, som kunne anvendes direkte. Det var der nu aldrig, for flybåden var et langt, lavt fartøj, der dels kunne rumme de 17-18 passagerer, der var plads til i Canso flyet og dels kunne passere under vinge og vingestivere.

Der måtte derfor findes alternativer, og en af mulighederne var en ny havnebåd, som KGH's havnekontor havde modtaget. Det var en åben båd, men der var ikke plads til ret mange pas-sagerer eller til bagage, post og fragt i større mængder, så den var ikke velegnet. Desuden havde den en gammeldags dieselmotor placeret i bådens midte med en skorsten af form som et langt kakkelovnsrør, som udspyede masser af gnister. Af hensyn til brandfaren var den derfor heller ikke egnet, og blev vist kun brugt en enkelt gang.

Som regel brugte vi derfor et af KGH's små bygdefartøjer, der besejlede bygderne med passagerer, post og gods. Problemet var selvfølgelig, at disse kutterlignende fartøjer var forsynet med en mast, og de kunne derfor ikke gå til flyside. Løsningen blev derfor, at vi stuede passagerer og deres bagage om bord på dækket af bygdefartøjet og sejlede ud mod flyet, hvor fartøjet blev placeret i ca. 40-50 m afstand. Med en lille jolle, der kunne tage 2-3 passagerer ad gangen, blev alle overført til flyet med jollen, der blev vrikket frem og tilbage. Herefter blev bagage, post og evt. fragt overført, og så kunne flyet afgå.

Det lånte fartøj skulle også bruges til afpatruljering af startområdet, og man skulle kommunikere med både fly og telestation fra det. Så standardproceduren var at medbringe en ekstra VHF-radio, som vi havde stående på kontoret, samt en akkumulator, så vi havde strøm til at bruge radioen. Det fungerede helt fint. Akkumulatoren stod altid til opladning, så den var klar til brug. Det kunne være en kold omgang for passagererne at stå på dækket i lang tid, især i forårs- og efterårsmånederne, men vi hørte aldrig nogen klager. Det er klart, at sådanne operationer forsinkede vore rutiner væsentligt, og var der tale om en transitekspedition kunne det vare flere timer. Men vi blev helt gode venner med skipperne på de små både, som altid stillede op og hjalp, hvis de kunne.

Motorbytte.

I sommerens løb skulle der foretages et uplanlagt motorbytte på Canso CF-CRP, der befandt sig i Nuuk. Det blev noget af en opgave, for selv om flyet stod på rampen var der ingen hjælpemidler på stedet, der kunne bruges til det, og rampen var ikke stor nok til at placere en kran på den. Men EPA's teknikere var vante til at løse problemer i ødemarken, og de fandt også på en løsning i denne situation:

Flyet blev trukket helt op i den bageste ende af rampen, så langt den overhovedet kunne komme. Af 3 lange bjælker blev der fremstillet en trebenet kran, forsynet med talje og spil i toppen og en kæde med krog. Motoren, der vejede ca. 1 ton, blev frigjort og med håndkraft hejset ned på en pallet, som herefter blev trukket væk. CF-NJC fløj til Nuuk med en reservemotor indenbords og kørte op på rampen. Der var lige akkurat plads til at vende, og herefter blev den nye motor hejset ned på en ny pallet, og den gamle hejst op i flyet og taget med retur til Kangerlussuaq. Den nye motor blev hejset op og installeret på CF-CRP og afprøvet, og flyet var igen klart til brug. Hele operationen varede nogle dage, alt skulle jo ske med håndkraft og i fri luft, men operationen lykkedes. I perioden, hvor det ene fly var ude af drift blev også Otter flyet indsat til trafikering af Nuuk, ligesom lørdage og søndage blev taget i brug.

Afslapning.

Det hele var ikke arbejdsopgaver. Når vi havde afsendt et fly om morgenen, var der ofte flere timer til næste operation, og den tid blev brugt på forskellige måder. Var vejret godt om sommeren, var det fristende at forsøge at fiske. I flybåden var der altid pilke med og også en snelle med 5 kroge monteret. Vi kunne derfor hurtigt få fisket nogle torsk – dengang var der masser i farvandet ved Admiralitetsøerne, og der kunne hurtigt gå en times tid med det, hvilket vores bådfører var meget glad for, da han som regel drog af med fangsten. Det samme kunne ske, når vi sidst på dagen lå og ventede på fly ved landingsområdet, og det kom lidt senere end beregnet. Så var der ofte tid til at fange nogle torsk – dog kun, hvis der ikke var passagerer med det ankommende fly, for det pyntede ikke i flybåden, hvis passagerer blev mødt med opskårne torsk og blod, når de kom om bord i båden.

Vi havde selvfølgelig også mulighed for at anvende båden om søndagen til udflugter til f.eks. Kobbefjorden, Nordlandet, Kook-øerne, m.v.

I havnen lå der forskellige skibe, og vi blev hurtigt bekendt med besætningen på flere af dem. Bl.a. kunne vi tit komme til morgenkaffe på en af marinekutterne, eller på det lille tankskib, der leverede olieprodukter rundt i Grønland, "Esso Odin", når det var i havn. Vi havde også

vores gang hos KGH's forskellige funktioner på havnen: havnekontor, tankforvalter, ekspeditions-personale på godskontoret, mv. Og selvfølgelig lagde vi også selv lokaler til, hvis andre kikkede ind på Grønlandsfly kontoret for at få en kop kaffe og en hyggesnak, når blot vi ikke var midt i en flyekspedition.

Efterår.

Først på efteråret fik vi besøg af Grønlandsfly direktør, SAS' regionalchef for Danmark, Poul Beck Nielsen. Han var tidligere tiltrådt som direktør og ville til Grønland for at finde ud af, hvad det var for et firma, han havde ansvaret for. Han besøgte dels Nuuk på et endages besøg, dels var han på en tur til Diskobugten en søndag.

Der var allerede frostgrader, og Canso-flyene havde et problem, når det blev koldt: ved landinger på vand kom der vand i hjulene, og det kunne fryse fast inde i hjulnavet, så hovedhjulene ikke kunne rotere. Det kunne give problemer ved efterfølgende landinger i Kangerlussuaq, og selvom Canso-flyene ikke fløj ikke i Grønland i vinterhalvåret, kunne problemet sagtens opstå i forårs- og efterårsmånederne, hvor det ofte var frostvejr.

Der var flere måder at tackle det på:

- Dels kunne man vriste hjulet løs ved hjælp af et koben eller en lang jernstang, som blev stukket ud gennem et hul i flykroppen og ud i hjulet, som man forsøgte at løsgøre ved at vrikke og presse med stangen – det var ikke særligt passagervenligt.
- Dels kunne man lande på vandet i Søndre Strømfjord, hvis denne ikke var tilfrosset. Fjordvandet ville så ville optø det frosne vand i understellet, og man kunne da starte fra vandet og efterfølgende lande normalt på banen. Det var dog landinger uden patruljebåd til at afpatruljere landingsområdet og til at gå til assistance ved evt. uheld.
- Og endelig var der en speciel rutine, som garvede piloter kunne bruge, nemlig at flyve ind over banen i Kangerlussuaq med understellet ude og udføre et touch-and-go og strejfe banen med hjulene, der var frosset, for at slå dem løs. Næppe en metode, der var helt efter bogen med passagerer om bord.

På tilbageflyvningen fra Diskobugten til Kangerlussuaq med direktør Beck Nielsen var hovedhjulene frosset, og da man ikke kunne vriste dem løs med jernstangen, valgte kaptajnen at slå dem løs under touch-and-go i 2 omgange.

Det var ikke populært hos Beck Nielsen. EPA blev omgående anmodet om at foretage foranstaltninger for at undgå dette problem fremover. EPA's chefmekaniker i Kangerlussuaq foretog derefter et indgreb, hvor der blev ført en ledning fra den varme motorolie ned til bremserne, for på denne måde at holde dem frostfrie. Det hjalp noget, men løste ikke problemet 100%.

Hangarbrand i Narsarsuaq.

Efteråret 1963 blev flyvningen ramt af en ny katastrofe, da den store hangar i Narsarsuaq brændte fuldkommen ned. I hangaren var parkeret 2 af det danske flyvevåbens catalina fly, det islandske DC4 fly, "Solfaxi", der udførte isrekognoscering og passagerflyvninger samt et par mindre privatfly. Alle flyene gik til. Det gav store problemer, bl.a. for isrekognosceringen, som herefter blev varetaget af Grønlandsfly med et indchartret DC4 fly fra Bergen Air Transport. Det var i øvrigt et tidligere militærfly fra USAF, som havde været general Eisenhowers forbindelsesfly under 2. verdenskrig med kælenavnet "Columbine". Flyet var nu indregistreret som LN-MOB og fik derfor hurtigt tilnavnet "Moby Dick".

Hangarbranden betød umiddelbart et stort savn, da Narsarsuaq nu var uden muligheder for at kunne parkere fly og helikoptere inden døre. Det var især et problem for DC4 flyet, da Sydgrønland i vinterhalvåret ofte rammes af voldsomme storme og kraftigt snefald. Som et forsøg på en form for beskyttelse blev der opført et plankeværk på forpladsen, og det var så tanken, at DC4-flyet og andre fly skulle stå i læ bag denne skærm i stormvejr. Resultatet var

imidlertid, at der ved kraftig blæst blev dannet voldsom turbulence bag skærmen, hvilket gav en meget kraftig påvirkning af fly, der stod parkeret her, så de stod ikke sikkert.

Det blev derfor rutine, at DC4-flyet LN-MOB ved vejrmeldinger, der varslede kraftig storm fløj væk fra Narsarsuaq og forlagde residensen til Kangerlussuaq eller Keflavik, medens stormen rasede.

Isrekognoscering med denne DC4 fortsatte indtil 1970, hvor Flyvevåbnet overtog med et militært C-54 fly. Samtidig havde Grønlandsfly anskaffet sin 5. S61N helikopter, OY-HAN. Den blev stationeret i Narsarsuaq og skulle som første prioritet udføre isrekognoscering i nærområdet og islodsning. Der blev ved denne lejlighed opført en helikopterhangar i Narsarsuaq. Der var imidlertid et stort behov for helikopteren til andre opgaver, og de lokale opgaver blev efter et par år overtaget af mindre helikoptere – i første omgang indlejede Bell206 og Alouette 3. I 1976 blev forsvarets C-54 afløst af en specialindrettet DHC6 Twin Otter fra Grønlandsfly.

Fremmede operatører.

I sagens natur fløj der ikke andre civile luftfartsselskaber i Grønland med søfly på dette tidspunkt. Det danske flyvevåben havde imidlertid stationeret catalina fly i Grønland med base i Narsarsuaq og Kangerlussuaq og befløj af og til Nuuk, f.eks. ved patienttransporter til Landshospitalet eller med officielle besøgende, civile eller militære, der skulle til eller fra Nuuk. Grønlandsfly havde fået stillet flybåd og tilhørende udstyr til rådighed til den civile flyvning, og det forventedes, at vi også betjente militære fly, hvilket vi naturligvis gjorde. De militære catalina fly viste sig forholdsvis sjældent og lå for det meste ganske kort tid på vandet, medens de afleverede eller hentede passagerer, og de kom som regel på tidspunkter, hvor det ikke faldt sammen med afviklingen af den civile rutetrafik.

På US Air Force basen i Kangerlussuaq havde man på det tidspunkt stationeret et søfly af typen Grumman Albatros HU16. Det var et amfibiefly med 2 turboprop motorer, som kunne medføre 8-10 personer. Flyet var i Grønland for at kunne udføre eftersøgnings- og redningsopgaver, og piloterne skulle naturligvis holde deres færdigheder ved lige, så det kom også til Nuuk af og til. Det forløb som regel også uden problemer, men der var den ulempe, at det ofte dukkede op en lørdag eller en søndag uden varsel. Da man kun fik et telefonisk besked på 10-15 minutter, kunne det være særdeles vanskeligt at nå til havnen, få båden ud og være klar til at betjene flyet inden ankomsten.

Vi henstillede til besætningen, at de gav os et rimeligt varsel, hvis de havde planlagt en flyvning til Nuuk. De lyttede pænt og var enige i det rimelige i forslaget, men ændrede ikke deres adfærd. Efteråret 1963 begyndte de at komme hyppigere, stadig i weekends, men da vi aldrig modtog forudgående information om det, var vi heller ikke forpligtet til at være standby for denne form for flyvning.

Ved en af flyvningerne, hvor det havde været problematisk at få fat på bådføreren, få båden startet og nå ud til flyet, var jeg blevet lidt irriteret og prøvede at få flyets kaptajn til at forstå, at det ikke var så nemt for os at stille op til at ekspedere flyet, når vi ikke fik forudgående besked, især ikke i weekends, hvor vi som regel kunne holde fri og ikke altid var til at træffe hjemme. Jeg nævnte også, at de jo heller ikke betalte nogen form for afgift for at lande i Nuuk. Han svarede mig ikke, men havde forstået meningen. (Der var i øvrigt ingen, der betalte afgifter for at beflyve de grønlandske byer på det tidspunkt).

Et par uger senere modtog jeg et brev fra SAS' operationschef, Ahlgreen Eriksen, der bad om en nærmere forklaring på, hvad han betegnede som "denne episode". Det viste sig, at USAF fra Basen havde klaget over mine bemærkninger, og ad diplomatiske kanaler nåede sagen til USA's ambassade i København, hvorfra man havde kontaktet SAS og spurgt, hvad der var foregået. Jeg svarede Ahlgreen Eriksen med en udførlig redegørelse, og omtalte bl.a. de

problemer det medførte, at flyet altid kom uanmeldt, trods utallige anmodninger om at blive orienteret på forhånd. Jeg hørte aldrig mere til sagen, men ved næste besøg, hvor den daværende US Base Commander var med, var denne venlighed selv, så vi slap for en større diplomatisk skandale.

Cabin Attendants.

Efteråret 1963 blev det ligeledes besluttet, at der skulle medfølge en dansk eller grønlandsk Cabin Attendant på Canso flyvningerne. Mange førstegangspassagerer var slet ikke klar over, at flyene landede på vand ved kystbyerne og kunne blive vældigt forskrækkede, ligesom problemerne med de frosne bremses ofte gjorde passagererne urolige. Det gav umiddelbart nogle problemer, for hvor skulle man få Cabin Attendants fra? I første omgang måtte opgaven fordeles mellem de medarbejdere, der nu var i Grønland, så Erling Christensen tog sig af flyvningerne fra Kangerlussuaq og Ole Dam de flyvninger, der udgik fra Nuuk. Beslutningen betød, at passagertallet måtte reduceres med endnu en for at give plads til en Cabin Attendant. Der kunne herefter medtages 17 passagerer med CF-CRP og 16 med CF-NJC.

Efter sommersæsonens afslutning rejste Max Bernskov og Sven Nottelmann fra Nuuk samt Mogens Langberg fra Qaqortoq tilbage til SAS i København. Ole Dam blev i Nuuk, Erling Christensen i Kangerlussuaq og Bjørn Grøn i Aasiaat. Jørgen Evald Hansen, der havde gjort tjeneste i Maniitsoq, flyttede til Kangerlussuaq for vinteren for at flyve som Cabin Attendant på Canso-flyet. De 4 fik forlænget deres orlov hos SAS.

Vinteroperationer.

Hidtil havde man kun fløjet med Canso i 6 sommermåneder. Det var ikke nemt at operere i vintervejret med frostgrader og kraftige vinde, men vi havde observeret, at det danske flyvevåben godt kunne flyve om vinteren med deres catalina. Da EPA havde lavet den nævnte mindre modifikation på Canso flyene, der skulle føre varme til hjulene, og da behovet for flytransport var stigende, besluttede man derfor at beholde et Canso fly i Grønland og flyve med det i vinterhalvåret. Da farvandene blev islagt fra Sisimiut og nordefter, skulle der under alle omstændigheder kun flyves fra Kangerlussuaq til Maniitsoq og Nuuk med 2 flyvninger om ugen. Samtidig betjente man byerne fra Sisimiut og nord for på sædvanlig måned med Otter med ski/hjul understel. Da Canso flyvningerne alle udgik fra Kangerlussuaq, var det Jørgen Evald Hansen der primært tog sig af Cabin attendant funktionen.

Vinteroperationer var en speciel oplevelse og gav nogle nye problemer og udfordringer, da Canso flyet var ikke særligt velegnet. Kabinen var ikke helt tæt, varmesystemet var ikke fremragende, og der kunne blive hundekoldt i kabinerne. Temperaturerne var som regel ganske lave, og flyet skulle op i et par tusind meters højde for at krydse gletscherne og indlandsisen mellem Kangerlussuaq og Nuuk vv. Vi forsøgte at afbøde de værste kuldegener ved at indkøbe tæpper, som passagerer kunne tage om sig under flyvningen. Men en tur direkte mellem Nuuk og Kangerlussuaq varede 1.30 til 1.45 time, og det var længe at sidde stille, hvis man frøs. Vi anskaffede derfor et antal store termokander og engangskrus og fyldte kanderne op på afgangstationerne, så vi kunne servere varm kaffe eller te ca. halvvejs, når flyet var højst oppe, og der var koldest. Det hjalp lidt, men det var lidt bøvlet at skulle sørge for kaffe, te, sukker, mælk, teskeer, m.v., så vi begyndte i stedet at medbringe varm suppe. Det var populært, men alligevel var det ofte nogle bundfrosne passagerer, der kom frem.

Et stort problem var overisning af flyet. Normalt fældede piloterne understellet ud efter landing på vand, da det stabiliserede taxiing på vandet og fik flyet til at ligge roligere. Men med risiko for is i hjulene holdt man dem om vinteren oppe i en uvendig lomme på flykroppen. Desværre lå de i fri luft, og det kunne ikke undgås, at hjulene fik deres andel af vand ved start og landing, når hele flyet blev oversprøjtet. Trods modifikationen med den varme motorolie var der stadig risiko for, at der kunne dannes is i hjulenes nav, så de ikke kunne rotere, og landing kunne således ikke gennemføres i Kangerlussuaq. EPA kendte jo problemet, og brugte den sædvanlige metode med jernstangen for at vriste hjulene løse. Fra et rum mellem de 2 kabiner

var der adgang til hjulene gennem en lem, og mekanikeren begyndte umiddelbart efter start fra vand at vriste hjulene løse i håb om at undgå fastfrysning, men det lykkedes ikke altid. De kunne dog også fryse fast senere, selv om de var vristet løs lige efter start. På mange flyvninger kunne passagererne med stigende bekymring derfor se mekanikeren sidde med stangen ud gennem huller til hjulene og mase for at brække dem løs. Det var en speciel oplevelse, og mange passagerer var skrækslagne. Her var der god brug for en Cabin Attendant, og vi forsøgte selvfølgelig at berolige folk. Som regel havde mekanikeren held med sig, så vi undgik landinger på fjorden i Kangerlussuaq eller metoden med "touch-and-go". Trods de noget specielle forhold, kom vi dog gennem vintrene uden problemer.

Kraftig overisning af flyet betød også, at flyet blev tungere og sværere at manøvrere. EPA havde derfor en regel, der fastsatte, at for hver grad det frøs under -4°C og Hver knob det blæste over 5, reduceredes payload med 100 lbs. Så ved en temperatur på -15°C og en vindhastighed på 15 knob skulle vi reducere med 2100 lbs, svarende til mere end 10 voksne passagerer.

En speciel situation havde vi, når vandtemperaturen skulle måles. Vi havde ikke et egentligt vandtermometer, så vi brugte et almindeligt stuetermometer, som vi bandt en snor i og sænkede i vandet ved tidevandstrappen. Efter et par minutter kunne vi så aflæse vandtemperaturen – så nogenlunde – nede på trappen. En morgen, hvor der var stor travlhed, bad jeg vores bådfører, Hendrik, om at tage sig af det. Han talte ikke så forfærdelig godt dansk og jeg talte ikke grønlandsk, men selvom han næppe altid var klar over, hvad det var vi foretog os, havde han set mig gøre det mange gange. Han gik villigt ned til tidevandstrappen og kom efter et par minutter tilbage med termometret. Da jeg spurgte efter temperaturen gav han mig termometret, så jeg selv kunne se. Det var selvfølgelig ikke anvendeligt, da han nu stod i det varme kontor, så jeg måtte alligevel løbe ned selv for at lave en måling.

Vinteroperationerne var en frisk og til tider barsk oplevelse. Man var som regel på vandet i forbindelse med ekspeditionen i et par timer ofte i streng frost og til tider sne og kraftig blæst. Så når man kom ind på kontoret efter endt ekspedition var det med is i skæg og øjenbryn og godt gennemkold. Til gengæld blev man sjældent syg, så det var nok også godt for helbredet.

1964.

Ved årets start ankom Birthe og Jørgen Skov til Nuuk. Jørgen som flyklarere og driftsleder og Birthe som trafikassistent. Samtidig fik Grønlandsfly ny direktør, Valdemar Lauritzen, tidligere SAS. SAS regionalchef, Poul Beck Nielsen, var afgået ved døden, og efter et par måneder med fungerende direktører fra SAS, blev en egentlig fuldtidsdirektør ansat. Årsagen var bl.a., at løsningen med søfly i det lange løb ikke var noget at bygge på, og der var allerede forhandlinger i gang om anskaffelse af helikoptere til afløsning af flyene. Der var derfor mange opgaver og problemer undervejs, som en direktør skulle tage stilling til og derfor også basis for en fuldtidsdirektør med bopæl i Grønland.

Sommersæsonen startede igen 1. maj med den sædvanlige flyflåde, og der kom nu flere medarbejdere til kysten. Bjørn Grøn var allerede i Aasiaat, Erling Christensen fra Kangerlussuaq flyttede til Sisimiut, Jørgen Evald Hansen flyttede til Qaqortoq, og i Kangerlussuaq blev Peter Fabricius ansat i løbet af sommeren efter forskellige midlertidige løsninger, og i Nuuk fortsatte Ole Dam.

3 SAS-elever fra Grønland, Peter Brandt, Lars Holm og Nikolaj Tittussen fik orlov fra SAS i sommerperioden og fik beskæftigelse hos Grønlandsfly. Nikolaj Tittussen blev stationeret i Maniitsoq, medens de 2 øvrige fløj som Cabin Attendants i Canso flyene.

I 1964 udgav Grønlandsfly sin første trykte fartplan, gældende i perioden fra 4. maj til 1. november. Den viste alle Grønlandsfly ruter langs Vestkysten, SAS-ruter til og fra København, Grønlandsfly's og SAS' billetpriser, fragtpriser mellem Danmark og Grønland og forskellige praktiske oplysninger.

En meteorolog fra Flyvevejrtjenesten, Erling Nielsen, blev udstationeret i Nuuk som hjælp til en bedre afvikling af de interne flyvninger bl.a. ved udarbejdelse af met-reports og forecasts samt briefing af piloter. Der var ikke umiddelbart noget sted, hvor han kunne arbejde, men en skurvogn på ca. 10m² blev flyttet fra vandreservoiret, hvor den havde fungeret som kontor og ventesal for vinterflyvningerne med Otter på ski. Den blev placeret på havnen ud til admiralitetssøerne, og således med en god udsigt over start- og landingsområderne.

I 1964 fik Grønlandsfly også en ny flybåd stillet til rådighed. Den var større og hurtigere end den hidtidige båd og var forsynet med en Volvo Penta diesel motor, hvor problemer med tilfrosne kølerør ikke skulle forekomme. Over bådens passagersæder blev der placeret en række metalbøjler, og tag og sider af sejldug blev spændt ud over dem. I løbet af sommeren blev sejldugen dog pillet af, da der var meget lavloftet under sejldugen, og passagerne ville også gerne kunne se ud, når vi sejlede. Vi sejlede derfor med blot metalbøjlerne monteret og kunne ved dårligt vejr spænde sejldugen på.

Vi var jo flere medarbejdere, som havde været udlånt fra SAS et par år, og med planerne om anskaffelse af helikoptere, kunne man forudse, at andre SAS-medarbejdere ville være interesseret i ansættelse i Grønlandsfly. Der skulle derfor laves ordnede ansættelsesforhold, og vi medarbejdere, der allerede var i Grønland, fik tilbudet om enten at forlade SAS og blive rigtig ansat i Grønlandsfly eller at vende tilbage til SAS ved sommersæsonens afslutning. Der blev indgået en aftale om fast ansættelse i Grønlandsfly med virkning fra 1. juli 1964 med nogle bestemmelser, som muliggjorde bibeholdelse af visse personalegoder i SAS samt en garanti for genansættelse, hvis vi ønskede det på et senere tidspunkt. Samme regler blev gældende for de senere ansatte medarbejdere fra SAS.

Sommeren forløb uden større problemer, og efter sæsonen rejste de udlånte SAS-elever tilbage til København. Dog var en af dem ikke faldet godt til i jobbet i Grønland og sagde sin stilling op.

Ved sæsonens afslutning gik man igen over til vinterbeflyvning med Otteren på ski/hjul understel og en Canso til beflyvning af Maniitsoq og Nuuk. Vintersæsonen forløb uden større vanskeligheder, og problemerne med de frosne hjulbremser, havde EPA fundet en forbedret løsning på, så det mærkede man ikke meget til.

1965.

Det blev den sidste periode med søfly. Grønlandsfly havde anskaffet nyt materiel, Sikorsky S61N helikoptere, der skulle indsættes i trafik fra 1. juni. Vinterbeflyvningen fortsatte derfor til dette tidspunkt med den ene Canso og Otter flyet efter sædvanlige rutiner.

Overgangen til helikopterdrift kunne efterhånden mærkes. Der kom flere af de fremtidige chefer i Grønlandsfly på besøg for at få en fornemmelse af, hvilke forhold helikopterflyvningen skulle fungere under. I løbet af april måned begyndte de første nye medarbejdere at ankomme og de 10. april kunne vi tage imod de 2 første S61N helikoptere i Nuuk.

I perioden frem mod 1. juni var EPA's fly ikke længere de eneste i luftrummet langs den grønlandske vestkyst. Der blev udført træningsflyvninger med helikopterne for udcheck af piloter, samt flyvninger langs kysten for at piloterne kunne gøre sig bekendt med det område, de fremtidigt skulle beflyve og de enkelte heliports, der var anlagt ved 6 byer.

I sidste halvdel af maj måned måtte Canso-flyet tages ud af drift, og man stod da helt uden beflyvningsmulighed til og fra Nuuk og Maniitsoq. Man søgte derfor Statens Luftfartsvæsen om tilladelse til at starte helikopterflyvningen tidligere end planlagt og fik dispensation til at flyve mellem Kangerlussuaq og Maniitsoq og Nuuk i den sidste uge af maj måned. Helikopterne fik således debut tidligere end beregnet til mange passagerers overraskelse og glæde, medens Canso beflyvningen beklageligvis fik en uventet afslutning.

Den dag, da helikoptertrafikken skulle indvies officielt, den 1. juni 1965, kunne de naturligvis ikke udføre trafik, da de skulle navngives i Nuuk ved en større festlighed. De officielle gæster fra Danmark skulle jo frem, og da Canso flyet fortsat var ude af drift, måtte de rejse med et af Flyvevåbnets catalina fly for at nå frem til festlighederne i Nuuk. Canso'en blev dog klarmeldt senere den samme dag og nåede at gennemføre et par enkelte flyvninger inden afslutningen af perioden i Grønland.

Efterskrift.

Med overgangen til helikopterflyvning sluttede epoken med ruteflyvning i Grønland, baseret på operationer med søfly og fly med ski.

Det var en periode, præget af mange problemer og udfordringer og med tragiske ulykker. Men også en periode, der om nogen var fyldt med begejstring og pionerånd og et oprigtigt ønske om at få tingene til at fungere bedst muligt trods alle vanskeligheder.

Det blev aldrig et passagerventligt system, og der var ikke muligheder for at yde nogen form for service, som man kender det i dag. Det primære formål var at sikre et system, der muliggjorde befordring af den stadigt stigende passagermængde med behov for rejser til, fra og i Grønland i en periode, hvor udbygningen af det grønlandske samfund for alvor tog fart.

Det krævede tålmodighed at rejse under disse vilkår. Regulariteten var ringe - operationer på vand i Grønlands barske klima var en udfordring, og langvarige forsinkelser og aflysninger var ganske normalt. Komforten ved rejser var stort set ikke eksisterende, det gjaldt både om bord i flyene og de specielle forhold ved afgang og ankomst, hvor passagerer blev udsat for at blive befordret i små både i både blæst, kulde og nedbør og at skulle klatre mellem flyet og en vippende båd i forbindelse ind- og udstigning.

Dette til trods blev der etableret et system, der fungerede, og som mange mennesker havde glæde af. Der var stor forståelse for de praktiske vanskeligheder, flyvningen måtte afvikles under, og passagerklager var sjældne.

Passagemængderne var ikke de store - de bedste år nåede man op på 14-15.000 passagerer, så nogen guldgrube var det bestemt ikke. Det var heller ikke tilsigtet, målet var at få etableret et trafiksystem, som kunne fungere i en periode, til der kunne tilbydes noget bedre. Forbedringen fik man ved helikopterbeflyvningens indførelse, men de 7 år med Canso og Otter trafik bandede vejen og viste, at selv i Grønlands barske natur og vejrforhold, kunne lufttransport fungere.

Desværre sluttede denne epoke på en måde tragisk. Den danske chefpilot fra EPA, Povl Bjerg, der have været med under hele perioden, var på tale som pilot på Grønlandsfly's DC4 fly. Inden han nåede at fratræde fra Eastern Provincial Airways, fløj han i Canada sommeren 1965 og var bl.a. aktiv ved en skovbrand, hvor han med et Canso fly udførte brandslukning - "Water Bombing". Det foregår ved at Canso flyet fylder en indbygget vandtank på en nærliggende skovsø ved at lade flyet "køre" hen over vandoverfladen, så fyldningsstudsens er under vand, hvorefter man åbner for vandtanken over brandstedet, så vandet falder ned over ilden. Under denne aktivitet forulykkede flyet, og han omkom. Han mindes stadig i Grønland, og i Aasiaat blev vejen fra byen ud til den daværende, nyanlagte heliport døbt "Povl Bjergs Vej".

Kilder:

Arne Pii: "Slægten og mit livs rejse".

Breve og skrivelser fra KGH.

Samtaler med og fotos fra Erling Christensen, tidligere stationsleder Kangerlussuaq, Sisimiut.

Fotomateriale fra Bjørn Grøn, tidligere stationsleder Aasiaat.

Samtale med og fotos fra J.E. Saaby-Hansen, tidligere KGH's billetkontor og Grønlands Rejse-bureau.