

AIR GREENLAND 50 ÅRS JUBILÆUM

Tilbageblik på Air Greenlands historie af Ole Dam, arbejdet for selskabet 1962-2003.

Grønlandsfly stiftes – og de første år.

Indtil 1958 fandtes der ingen form for civil lufttrafik i Grønland. Et uheld med Den Kongelige Grønlandske Handels (KGH's) skib m/s "Umanak" i april måned 1958, hvor skibet led et mindre havari ved Ivigtut efter nærkontakt med et isfjeld, gjorde det imidlertid nødvendigt at indsætte fly i en 3 ugers periode for at gennemføre befordringen af de strandede passagerer.

KGH's daværende vicedirektør, Magnus A. Jensen, tog kontakt til Det canadiske luftfartsselskab "Eastern Provincial Airways", EPA, og indgik en aftale om assistance. EPA kom ind i billedet med et catalina fly, der udførte den nødvendige flyvning for at befordre de strandede passagerer fra Ivigtut til Kangerlussuaq, hvorfra de rejste til Danmark med SAS.

I 1959 ramte KGH skibet "Hans Hedtoft" et isbjerg syd for Kap Farvel og sank efterfølgende. Alle ombordværende, i alt 95 passagerer og besætningsmedlemmer, omkom. Det fik store konsekvenser for passagerbefordringen mellem Grønland og Danmark i og Grønland, og i første omgang blev der igen indgået en aftale med EPA om flybefordring i Grønland mellem kystbyerne på Grønlands Vestkyst og Kangerlussuaq i 3 sommermåneder. Man brugte igen et Catalina fly, som var et amfibiefly, der kunne operere fra såvel vand som fra flyvepladser på land. For at kunne befordre passagerer mellem Grønland og Danmark indgik KGH en aftale med SAS, der befløj ruten mellem København og Los Angeles med mellemlanding, bl.a. i Kangerlussuaq, om at passagerer til og fra Grønland kunne medrejse i det omfang, der fandtes ledige pladser.

På det tidspunkt var der kun 2 lufthavne langs den grønlandske vestkyst: Kangerlussuaq i Midtgrønland og Narsarsuaq i Sydgrønland. Kangerlussuaq var en amerikansk flybase, medens Narsarsuaq var en tidligere amerikansk base, der på daværende tidspunkt var forladt af amerikanerne og overtaget af Danmark, men som ikke var åben for beflyvning.

Efter "Hans Hedtoft" havariet blev hele problemkomplekset omkring forbindelsen med Grønland analyseret af et udvalg under formandskab af viceadmiral A.H. Vedel. Udvalget fastholdt, at helårssejlads til og fra Grønland var en nødvendighed på grund af udviklingen og regeringens løfter til Grønlands befolkning. Man burde dog kun sejle med passagerer om vinteren, hvis det var absolut nødvendigt og på frivillig basis. Udvalget mente, at hovedproblemet var isen ved Kap Farvel. En forudsætning for sejlads måtte derfor være etableringen af en isrekognoscerings- og ismeldetjeneste ved hjælp af fly, og udvalget pegede på den tidligere amerikanske base, Narsarsuaq, som base. Det førte til genåbning og nyindretning af Narsarsuaq som civil lufthavn.

Ministeren for Grønland havde allerede i februar 1958 nedsat et udvalg til bedømmelse af mulighederne for indførelse af intern flyvning i Grønland. Havariet med "Hans Hedtoft" har uden tvivl haft betydning for udvalgets arbejde, der skrev betænkning i 1959 og gav udtryk for, at det både i teknisk og økonomisk henseende var forsvarligt at lade flyvemaskiner indgå som trafikmiddel til befordring af passagerer og post samt presserende vareforsendelser i Grønland. Amfibiemaskinerne Catalina og Otter blev anbefalet til løsning af opgaven.

Med teknisk bistand fra Statens Luftfartsvæsen fortsatte KGH fra foråret 1960 intern flyvning med indchartrede Catalina- og Otterfly fra det canadiske selskab

Eastern Provincial Airways i Gander, New Foundland. Fra 1960 der var nu tale om egentlig ruteflyvning efter en fartplan med ruter såvel til og fra Kangerlussuaq som langs Grønlands Vestkyst, hvorfor Statens Luftfartsvæsen stillede krav om, at et dansk luftfartsselskab eller en person skulle være operativ ansvarlig for flyvningens afvikling. KGH indgik derfor et samarbejde med SAS, som påtog sig dette ansvar og stillede personale til rådighed i Grønland. Fra SAS' side blev daværende trafikinspektør Frede Ahlgreen Eriksen fra den operative afdeling en meget engageret drivkraft i opbygning og udvikling af den interne flyvning i Grønland.

Det lå dog i luften, at en sådan særpræget specialopgave, der kræver højt kvalificeret teknisk indsigt på mange områder, skulle overdrages til et luftfartsselskab. Ovennævnte udvalg, der behandlede problemerne om flyvning i Grønland, indstillede således i sin betænkning i 1959, at intern flyvning i Grønland i operativ og teknisk henseende bør underlægges en flyvekyndig ledelse med kendskab til rute-flyvning og løsning af civile flyveopgaver.

På denne baggrund blev der allerede i slutning af 1959 indledt forhåndsdrøftelser mellem SAS og KGH med henblik på etablering af et luftfartsselskab med den fornødne tekniske stab til at varetage civile flyveopgaver i Grønland. Fra KGH's side var vicedirektør Magnus A. Jensen den drivende kraft i etableringen af den interne flyvning og forhandlingerne om dennes fremtid.

Inden afslutning af ovennævnte forhandlinger mellem KGH og SAS, blev det imidlertid nødvendigt meget hurtigt at etablere et luftfartsselskab for at sikre danske interesser i amerikanske transportopgaver i Grønland. Det amerikanske forsvar var i slutningen af 1950'erne i færd med at etablere en radarkæde, der strakte sig over hele Canada fra Stillehavskysten til Davis Strædet, tværs over Grønland, videre til Island, Keflavik for at ende i Skotland. Det var den såkaldte DEW-line kæde (Distant Early Warning), hvorfra det var muligt at overvåge luftrummet og få informationer om raketter eller fly med retning mod USA – det var jo i den kolde krigs tid.

I Grønland blev der anlagt 4 radarstationer, hvor der blev stationeret personale, og disse stationer skulle regelmæssigt forsynes med proviant, reservedele og post, ligesom der skulle udføres personneludskiftning. I 1959 undersøgte direktøren for Kryolitselskabet Øresund, Vincent Petersen og SAS' regionaldirektør for Danmark, Viggo J. Rasmussen de kommercielle muligheder i den dansk-amerikanske forsvars-overenskomst af 1951 vedrørende Grønland. Af denne fremgik det, at hvad der kunne udføres af civile opgaver på de amerikanske baser og radarstationer i Grønland, kunne foretages af danske eller grønlandske entreprenører. Vincent Petersen og Viggo Rasmussen havde øje for en mulig basebetyvning samt servicering af radarstationerne i Grønland, der indgik i DEW-line kæden. Dette var også i amerikanernes interesse, da de selv beføj stationerne med omkostningstunge C130 Hercules fly fra Fairbanks i Alaska, der måtte udstationeres i Kangerlussuaq.

Allerede den 7. november 1960 blev Grønlandsfly A/S stiftet med Kryolitselskabet Øresund og SAS som de 2 aktionærer, udelukkende med henblik på at udføre kontraktflyvninger for USAF. Af stiftelsesdokumentet fremgår det, at selskabets formål er "at udføre luftbefordring i Grønland og i udlandet samt anden i forbindelse hermed stående virksomhed dels direkte, dels ved anbringelse af kapital i andre virksomheder".

Selskabet indchartrede umiddelbart et DC-4 fly fra Flugfelag Islands (Icelandair) samt 2 Sikorsky S-55 helikoptere fra det canadiske selskab Kenting Helicopters. Flyet og helikopterne fik base i Kangerlussuaq, og Grønlandsfly var for første gang operationsdygtig.

De endelige forhandlinger med det amerikanske forsvar førte til, at parterne den 10. november 1960 underskrev en aftale om – at i det omfang, man fra dansk side kunne beflyve disse stationer – var det i orden.

KGH kunne på daværende tidspunkt ikke indtræde som aktionær i selskabet på grund af de da herskende politiske forhold. Man forberedte folketingsvalg i Danmark, og det var simpelthen umuligt under de givne forhold at opnå politisk godkendelse. Under drøftelse om etablering af selskabet, lagde både SAS og Kryolitselskabet Øresund imidlertid stærk vægt på, at KGH senere kunne indtræde som aktionær. Aktiekapitalen på kr. 500.000, var fordelt med kr. 250.000 til hver af de 2 parter. I stiftelsesoverenskomsten er det anført, at Den Kongelige Grønlandske Handel kan indtræde med et tilsvarende beløb. Det skete den 7. november 1962, hvor også Grønlands Landsråd indgik med en aktieandel på kr. 250.000, således at den samlede aktiekapital nu udgjorde 1 million kr.

Selskabets første bestyrelse bestod af direktør Viggo J. Rasmussen fra SAS, direktør Vincent Petersen fra Kryolitselskabet Øresund og højesteretsadvokat Poul Schmidt, der den 15. december 1960 blev afløst af Magnus Jensen fra KGH.

I første omgang havde man kun en enkelt ansat i selskabet, Anne Margrethe Østergaard, som var placeret i København og som skulle tage sig af regnskaberne. Herudover kunne man "trække" på ressourcer hos SAS, og man fik et kontor tæt ved direktionen i SAS' daværende administrationsbygning på den gamle Lufthavnsvej i Københavns Lufthavn.

Selskabets aktiviteter bestod således af udførelse af forsyningsflyvninger til visse radarstationer på DEW-Line kæden i Grønland. Stationerne i Grønland havde fællesbetegnelsen "DYE" efterfulgt af et nummer. Der var i alt 4 stationer: DYE-1 sydøst for Sisimiut, DYE-2 og DYE-3 på indlandsisen og DYE-4 på Grønlands østkyst på øen Kulusuk, hvor der i forbindelse med etablering af radarstationen også blev anlagt en lufthavn af hensyn til forsyningsflyvningerne. Ved Keflavik i Island, var der anlagt endnu en radarstation, DYE-5 og på den canadiske østkyst i nærheden af Cape Dyer, var der også en station, der hørte til denne del af kæden: DYE-Main.

Med de indlejede S-55 helikoptere, udførte Grønlandsfly flyvninger til DYE-1 og sørgede således for personeludskiftning, levering af fødevarer, reservedele, friske biograffilm, vasketøj og alt hvad der ellers var behov for til de godt 30 personer, der gjorde tjeneste på stationen. Der blev udført 1-2 flyvninger pr uge, afhængigt af behovet, og én helikopter var således nok. Men fra amerikansk side krævede man, at der skulle være en backup helikopter, så man kunne varetage flyvningerne, også hvis den ene helikopter var ud af drift. På samme måde blev DYE-4 ved Kulusuk betjent med det islandske DC-4 fly. Herudover fløj dette lejlighedsvis både til DYE-Main i Canada og til DYE-5 ved Keflavik. Der var ingen backup i Kangerlussuaq for DC-4 flyet, men formentlig har der været en aftale med Icelandair om et erstatningsfly, hvis det blev nødvendigt. Desuden kunne amerikanernes egne C-130 Hercules flyene sagtens flyve til Kulusuk, hvis det skulle være nødvendigt.

Både S-55 helikopterne og DC-4 flyet var chartret på en såkaldt "wet-lease" aftale, hvilket indebærer, at der i lejemålet indgik besætningsmedlemmer, forsikring, o. lign., så Grønlandsfly havde intet personale i Kangerlussuaq på dette tidspunkt.

Beflyvningen af stationerne på indlandsisen, DYE-2 og DYE-3 kunne ikke umiddelbart udføres med civile fly. Disse stationer var bygget oven på isen, og landingsbanerne var blot et område neden for stationen, der var ryddet for sne og planeret. Betjeningen af stationerne blev udført med C-130 Hercules fly fra det amerikanske flyvevåben. Man havde 2 fly af denne type stationeret i Kangerlussuaq, monteret med specielle ski-understel.

Driften af radarstationerne og det praktiske arbejde med at tilrettelægge flyvningerne blev varetaget af det amerikanske selskab "Federal Electric Corp.", kaldet "FEC", som planlagde operationerne i henhold til aktuelt behov. Det indebar bl.a., at der skulle bestilles og klargøres friske og frosne fødevarer, drikkevarer, andre former for proviant, reservedele, værktøj og andet teknisk udstyr, man skulle klare vask af sengelinned, håndklæder og medarbejdernes personlige tøj – der var ikke vaskerier på radarstationerne – sørge for, at bemanningen hele tiden var optimal – ferieafløsere, sygeafløsere, - arrangere rejser for personale ved ferier, osv. FEC havde til huse i nogle store et-plansbygninger på basen, hvor man både havde kontorer og lagerplads. Kontrakten om disse opgaver blev i øvrigt overtaget af selskabet ITT, også fra USA efter nogle år.

Grønlandsfly havde ikke noget personale i Kangerlussuaq, da disse flyvninger blev startet efter selskabets stiftelse i 1960. Også her trådte SAS hjælpende til, da SAS' stationschef i Kangerlussuaq varetog den nødvendige kontakt med FEC og med fly- og helikopterbesætninger. Opgaven indebar også en vis kontrol med omfanget af flyvningerne, idet stationschefen skulle kontrollere og underskrive de "Daily Flight Reports", der af den ansvarlige kaptajn/pilot blev udfærdiget dagligt.

En særlig opgave var at sørge for tilmelding og kørsel af civile passagerer, der skulle med DC-4 flyet til og fra Kulusuk. Amerikanerne accepterede, at der kunne medrejse civile passagerer på disse flyvninger, i det omfang der var ledige pladser, hvilket der som regel altid var. Det drejede sig gerne om nogle få personer pr. flyvning, og man skulle her sikre sig, at FEC accepterede disse passagerer senest den foregående dag og sørge for, at de blev bragt til flyet til afgangstidspunktet, samt at afhente ankomende passagerer fra Kulusuk og køre dem til hotellet.

Grønlandsfly chartrede som omtalt et DC-4 fly af Flugfelag Islands, Icelandair. Det var et ud af 2 fly, som Icelandair selv havde chartret fra det amerikanske selskab, "Northwest Orient Airlines". Der var således 2 fly, som på skift var i Kangerlussuaq, og som stadig havde deres amerikanske bemaling og registrering, N49529 og N88818. Hver 4. uge fløj flyet fra Kangerlussuaq til Island for vedligeholdelse og besætningsudskiftning og blev væk 2-3 dage. Flyet kom så tilbage med ny besætning - ved større vedligeholdelsesopgaver kom det andet DC-4 fly i stedet.

S-55 helikopterne blev vedligeholdt i Kangerlussuaq, og besætningsudskiftning foregik med USAF's ruteservice, MATS, der udførte regelmæssige flyvninger fra en base ved Washington i USA til Kangerlussuaq og videre til Thule AB.

1962.

Den 1. maj 1962 blev den interne flyvning og hermed kontraktaftalerne mellem EPA og KGH overdraget til Grønlandsfly, der herefter overtog det tekniske og operative ansvar for flyvningens udførelse. Selskabet overtog samtidig kontrakten mellem KGH og Icelandair om chartring af et DC-4 fly til udførelse af isrekocneringstjeneste med base i Narsarsuaq under ledelse af Meteorologisk Institut.

Grønlandsfly var som nævnt stiftet på et kommercielt grundlag, men med overtagelsen af den interne flyvning i Grønland skulle selskabet varetage en offentlig opgave, der tilmed var underskudsgivende. Der blev derfor indgået en aftale, hvor selskabets aktiviteter blev opdelt i 2 særskilte hovedregnskaber:

1. Ekstern flyvning - som var det oprindelige Grønlandsfly, baseret på kommerciel drift med krav om et sundt, økonomisk, forretningsmæssigt driftsresultat – altså opgaver for US Airforce, mineselskaber og andre private kunder, og
2. Intern flyvning – som var kontrakten med KGH vedrørende drift af et grønlandsk trafiksystem, hvor trafikens omfang og takstpolitik aftales med KGH for dette specielle driftsområde. Driftsresultatet indgik i KGH's regnskab, og for Grønlandsfly skulle regnskabet ende med et 0. Grønlandsfly's regnskab måtte ikke belastes af den interne passagertrafik, og selska-

bet havde udelukkende påtaget sig opgaven, fordi man ved passagertransporten var garanteret et fortsat økonomisk tilskud fra staten, som dækkede alle KGH's omkostninger til intern ruteflyvning. I modsat fald var passagertrafikken blevet en regulær underskudsforretning for Grønlandsfly.

Denne opdeling i et internt og et eksternt regnskab blev bibeholdt, indtil KGH i sin daværende form blev omdannet efter indførelse af Grønlands Hjemmestyre i 1979.

1962.

Grønlandsfly begyndte at ansætte personale i Grønland, i første omgang for 6 sommermåneder i 1962. Men henvendte sig igen til SAS om hjælp til opgaven, og SAS udlånte velvilligt 4 medarbejdere, 2 til Nuuk, 1 til Aasiaat og 1 til Kangerlussuaq. Opgaverne i Nuuk og Aasiaat bestod primært i planlægning og afvikling af den interne flyvning med 2 stk. Consolidated PBY5A Catalina/Canso og 1 stk. DHC3 Otter fly. Trafikoplægget indeholdt dels kystlangs ruter med udgangspunkt i Nuuk, langs kysten nordover til Aasiaat og Sydover til Qaqortoq og Narsarsuaq med landing i mellemliggende byer. Og dels pendulflyvninger mellem Kangerlussuaq og kystbyerne med passagerer til og fra Danmark. Et Canso fly var stationeret i Nuuk og et i Kangerlussuaq sammen med Otter flyet. Visse dage om ugen blev Otter flyet dog forlagt til Aasiaat, hvor det betjente Diskobugtens byer.

Kundeservice og ground handling af flytrafikken i Kangerlussuaq blev varetaget af SAS. Grønlandsfly's medarbejder førte tilsyn med afviklingen, servicede passagerer med specielle behov og løste en række andre praktiske opgaver ved trafikafviklingen. Herudover overtog Grønlandsfly selv kontakten til FEC, hvilket bl.a. inkluderede tilmelding af civile passagerer med DC-4 flyet til og fra Kulusuk, pladsen tilladende, og transport af disse i bil til og fra flyside. Inden afrejse skulle de civile passagerer underskrive en formular, hvoraf det fremgik, at de - med navns nævnelse - på eget initiativ, risiko og ansvar skulle foretage en rejse med et fly fra USAF, og at de frasagde sig enhver form for erstatning i tilfælde af ulykker, der kunne medføre kvæstelse eller død.

De første par år, havde Grønlandsfly ingen bil i Kangerlussuaq og måtte låne sig frem, når behovet opstod. Det gjaldt især ved transport af civile passagerer til Kulusuk/Tasiilaq, som skulle befordres mellem hotellet på den civile side af lufthavnen og DC-4 flyet, som var parkeret på basesiden ved FEC's faciliteter. SAS var også her meget samarbejdsvillig, og som regel kunne man låne et af deres køretøjer. Det var ofte stationschefens bil, der måtte holde for - en Willys Jeep Station Car med plads til 4 personer og deres bagage udover chaufføren. Post og evt. luftfragt skulle også med-bringes i bilen. Var der flere end 4 personer, måtte man køre flere gange.

Flyvningerne til DYE-4/Kulusuk blev gennemført 1-2 gange pr. uge, og der var selvfølgelig ikke altid passagerer til hver afgang. Men post var der som regel og af og til også civil luftfragt, selvom det ikke var udbredt i starten. Den primære last var selvfølgelig godset og personel til radarstationen. Godset blev primært lastet i kabinen - kabinen havde cargodør og forstærket gulv, og der kunne således placeres store enheder på kabinegulvet - herudover var der bagest i kabinen indsat nogle sæderækker, svarende til det antal personer, der skulle til eller fra Kulusuk.

DC-4 flyet havde ikke trykkabine og for at krydse indlandsisen skulle man forholdsvis højt op, minimum 12-13.000 ft. Det var egentlig heller ikke noget problem, men luften var lidt tyndere i de højder, og man blev hurtigt søvsnig. Jeg undrede mig de første gange, at alle vi ombordværende passagerer så hurtigt faldt i søvn efter start - alle som en - men fik så forklaringen. Det var ingen fare forbundet ved det, men det var da betryggende, at piloterne brugte iltmasker under disse flyvninger.

Den 1. november 1962 blev Grønlandsfly's ejerkreds udvidet, idet KGH og Grønlands Landsråd indtrådte som aktionærer. Der var herefter 4 aktionærer i selskabet, og bestyrelsen bestod fra 7. november 1962 af Direktør Poul Beck Nielsen, SAS - direktør Vincent Petersen, Kryolitselskabet Øresund - Vicedirektør Magnus Jensen, KGH - og Landshøvding Finn Nielsen, Grønlands Landsråd.

I forbindelse med udvidelse af bestyrelsen blev der indgået overenskomster mellem KGH og Grønlandsfly om udførelsen af den erhvervsmæssige flyvning i Grønland, om befordring af post i Grønland, om ekspedition af luftfartøjer i Grønland, om ekspedition af post og gods samt om salg af billetter.

I begyndelsen af november måned sluttede sommersæsonen for den interne flyvning, og de indlejede Canso fly fløj tilbage til EPA i Gander, New Foundland for vinteren. Det udlånte SAS-personale i Nuuk og Aasiaat rejste tilbage til København, medens Grønlandsfly bevarede medarbejderen i Kangerlussuaq. Årsagen var bl.a., at DHC3 Otter flyet blev i Kangerlussuaq for at udføre vinter-beflyvning efter udskiftning af understellet fra pontoner til ski/hjul - flyvningerne med dette fly blev disponeret fra Kangerlussuaq. Herudover var der kontakten med FEC og de praktiske opgaver i forbindelse med kontrakten om beflyvning af radarstationerne DYE-1 og DYE-4.

1963.

Grønlandsfly lånte igen personale fra SAS til sommerens flyvninger, nu voksede antallet til 7. I Nuuk en driftsleder udover en flyklarere og en trafikmedarbejder, i Aasiaat kom der atter en medarbejder, og Qaqortoq og Maniitsoq blev nu også bemandede. I Kangerlussuaq fortsatte man med en medarbejder. Personalet var på plads samtidig med ankomsten af de 2 Canso/Catalina fly fra Canada. DHC3 Otter flyet fik igen udskiftet understellet og kom tilbage på pontoner.

Vicedirektør Magnus Jensen fra KGH skrev i foråret 1963 en artikel om Grønlandsfly i bladet "KGH Orientering" - en artikel, der i uddrag ligeledes blev bragt i SAS' personaleblad, "SAS NYT". Det fremgår heraf bl.a. at:

"Luftfartsdirektoratet udstedte den 6. november 1962 koncession for selskabet til at udføre regelmæssig offentlig lufttrafik og anden erhvervsmæssig lufttrafik i Grønland samt ikke regelmæssig offentlig lufttrafik mellem Grønland og udlandet, hvilket svarer til selskabets formål.

Grunden til, at aktionærene allerede under selskabets start lagde stor vægt på, at Handelen (KGH) blev deltager, er umiddelbart indlysende. Langt den overvejende del af passagerer, post og gods i Grønland må under de nuværende forhold og vel flere år frem i tiden på grund af de - trods al udvikling dog forholdsvis - beskedne forhold snart befordres med fly og snart med skib, idet alt materiel må kombineres og udnyttes så rationelt som muligt. Grundlaget for en hensigtsmæssig koordinering kunne derfor kun etableres ved nært samarbejde med KGH, der i forvejen ved byerne varetager de praktiske opgaver med billetsalg og ekspedition af skibe, passagerer, post og gods.

KGH er derfor gået med ind i Grønlandsfly ikke alene som aktionær, men inden for det område af KGH's virksomhed, der omfatter den interne trafiks afvikling i Grønland også som arbejdsfælle, og dette forhold er netop den væsentligste anledning til denne orientering.

Alle ved sikkert, at gennemførelsen af ruteflyvning er betinget af følgende faktorer:

1. Sikkerhedstjeneste,
2. Egentlige flyvninger - herunder indskrivning af og modtagelse af passagerer og last,
3. Flyvepladsledelse.

For disse tjenester er udfærdiget instrukser, der er godkendt af luftfartsmyndighederne, og hvis overholdelse kontrolleres af Luftfartsdirektoratet.

Sikkerhedstjenesten udføres alene af telestationerne og giver ikke anledning til bemærkninger her. De 2 andre områder dækkes af KGH og Grønlandsfly i fællesskab. Nogle bemærkninger herom vil nok være nyttige:

Den egentlig flyvning sorterer selvfølgelig udelukkende under Grønlandsfly, idet sel-skabet både i teknisk og operativ henseende er ansvarlig for flyvningens rette udførelse – herunder også ansvarlig over for luftfartsmyndighederne.

Arbejdet med pladsbestilling og ekspedition er – på grund af forholdsvis små forhold i Grønland og for at undgå dobbelt funktion – opdelt mellem Grønlandsfly og KGH, idet KGH på dette område virker som agent for Grønlandsfly. Ved de større steder, hvor arbejdet med disse ekspeditioner kræver fuld beskæftigelse for en mand eller mere, bliver arbejdet dog udført af personale fra Grønlandsfly. Dette forhold har således gjort sig gældende ved Godthåb og Egedesminde indtil i fjor. Fra denne sæsons begyndelse etableres samme ordning i Sukkertoppen og Julianehåb. Ved de øvrige pladser udføres arbejdet af KGH's funktionærer.

Samtidig med ekspedition af flyvepassagerer udfører de pågældende folk fra Grønlandsfly ekspedition af den passagertrafik, der afvikles med kystskibene. Det vil således ses, at der inden for trafikområdet er et meget snævert samarbejde mellem de to institutioners personale, og arbejdsresultaterne er selvfølgelig meget afhængige af, at dette samarbejde fungerer så gnidningsfrit som muligt.

Flyvepladsledelsen er underlagt KGH, dvs. at vedkommende handelschef er den øverste ansvarlige for tjenestens rette udførelse. Han er således også ansvarlig for, at det til tjenesten anvendte materiel er i orden. Men også på dette område er der ligesom for den egentlig ekspedition et samarbejde med Grønlandsfly, idet de udsendte funktionærer fra Grønlandsfly ved de pladser, hvor de er placeret under handelschefens ansvar, udfører båd-tjenesten i forbindelse med flyveledelsen.

Den hidtidige erfaring viser, at samarbejdet i praksis går udmærket, og at samarbejdsånden mellem funktionærerne fra de to institutioner har været aldeles udmærket. Udviklingen fremover vil sikkert medføre, at samarbejdet udvides. Det er derfor vigtigt, at den gode forståelse parterne imellem og den positive indstilling til at få trafikken afviklet til publikums gavn, hvad enten det måtte ske med skib eller fly bliver bevaret og udviklet."

Ovenstående orientering tegner nok et idealiseret billede af situationen. Der var i praksis ikke så megen overlapning mellem KGH og Grønlandsfly, f.eks. mener jeg ikke, at Grønlandsfly personale deltog i ekspedition af kystskibene, derimod nok, at de i visse byer et vist omfang assisterede på KGH's billetkontorer, når de ikke var optaget af flyekspedition. At KGH's handelschefer i byerne var øverste ansvarlige for flyvepladsledelsen, var ikke noget, man mærkede noget til i praksis, men det er korrekt, at KGH via handelscheferne sørgede for, at det udstyr og materiel, der skulle anvendes ved søflyoperationerne, blev stillet til rådighed – bil, flybåd, kontorfaciliteter, m.v.

I store træk blev den beskrevne opdeling af opgaverne mellem KGH og Grønlandsfly bibeholdt, så længe KGH eksisterede i sin daværende form - for operationerne med søfly dog kun medens disse fandt sted. Men KGH varetog således reservationsfunktionen, indtil der fandt en omstrukturering sted ved Grønlands Hjemmestyres etablering i 1979.

I oktober måned anskaffede Grønlands sit første fly. Det var et af de DC-4 fly, som hidtil havde været chartret fra Icelandair, som nu blev købt. Flyet havde som omtalt været ejet og opereret af Northwest Orient Airlines, blev videresolgt via en

amerikansk bank til Air New-Mex, men fløj på daværende tidspunkt i Grønland for Grønlandsfly. Det skulle først overtages af Icelandair, før det kunne videresælges, hvilket skete den 19. september 1963. Her blev det registreret som TF-FIB med navnet "Snæfaxi" og videresolgt til Grønlandsfly den 11. oktober 1963. Det blev indregistreret som OY-FAJ den 24. oktober 1963 og fik navnet "Sululik".

Indtil udgangen af 1963 fortsattes beflyvningen med islandske besætninger, hvorefter Grønlandsfly fra 1. januar 1964 overtog med egne besætningsmedlemmer. 1. november 1963 var Major i Flyvevåbnet, Carl-Johan Djørup blevet ansat som flyvechef i Grønlandsfly sammen med kaptajnerne Erik Bolvinkel og Niels Bjørn Jensen fra henholdsvis Nordair og Flying Enterprise. Fra 4. november deltog de alle i et teknisk kursus i Kastrup efterfulgt af praktisk træning i Kangerlussuaq i december måned. Kontrolmester Axel Nielsen SAS blev ligeledes ansat i Grønlandsfly pr. 1. november 1963.

Som følge af stigende behov for flybefordring, især til og fra Nuuk, blev det besluttet at beholde det ene Canso/catalina fly i Grønland vinteren 1963/64, sammen med DHC3 Otter flyet, der igen fik udskiftet ponton understellet med ski/hjul. Vinterbeflyvning med søfly i Grønland havde ikke tidligere været forsøgt, bl.a. fordi det de lave temperaturer bevirkede, at bremserne i hovedhjulene ofte frøs, så hjulene ikke kunne rotere, hvilket umuliggjorde landing på baner. EPA havde imidlertid fundet en løsning, så dette problem blev reduceret, men det var dog ofte nødvendigt for flyets medfølgende mekaniker at vriste eller banke fastfrosne hjul løs under flyvning inden landing i Kangerlussuaq. Samtidig var flyets varmeinstallation ikke tilstrækkelig til Grønlands lave kuldegrader, og man medførte derfor uldne tæpper, som passagererne kunne hulle sig i og serverede varm kaffe og senere suppe under flyvningerne. Vinterflyvninger med Canso blev udelukkende gennemført til Nuuk og Maniitsoq.

1964.

Den 1. januar 1964 ansatte bestyrelsen Valdemar Lauritsen som ny direktør i Grønlandsfly. Lauritsen kom fra en stilling som chef for SAS' stationsdepartement ved hovedkontoret i Stockholm og havde gennem hele sin erhvervskarriere været beskæftiget inden for luftfart med ansættelse i DDL og SAS.

Valdemar Lauritsen var Grønlandsfly's første fuldtidsdirektør. Indtil da var stillingen blevet varetaget af SAS's regionalchefer for Danmark, først Viggo J. Rasmussen, senere Poul Beck Nielsen, og ved dennes dødsfald i efteråret 1963 af bl.a. Johannes Nielsen. Baggrunden for at ansætte en direktør var de planer der forelå for selskabets fortsatte udvikling. Det var indlysende, at operationer med søfly ikke var en holdbar løsning for den interne flyvnings fremtid, og det var da også undersøgt, om man ikke kunne etablere flyvning med konventionelle fly. Det ville imidlertid kræve anlæggelse af landingsbaner, og omkostningerne hertil var på daværende tidspunkt alt for høje til at kunne retfærdiggøre denne løsning.

I stedet var bestyrelsen begyndt at vurdere mulighederne for anskaffelse af store helikoptere. Det ville betyde væsentligt lavere anlægsomkostninger i Grønland, og da der på daværende tidspunkt fremkom flere helikoptertyper, som kunne være aktuelle, var bestyrelsen klar over, at der nu var behov for ansættelse af en direktør til at starte opbygning af en organisation, som kunne stå klar ved overgang til helikopterdrift. Starten på en ny organisation blev allerede indledt med ansættelse af Carl-Johan Djørup som flyvechef den 1. november 1963 og de 2 piloter til DC-4 flyet. Djørup var tidligere pilot i Flyvevåbnet, hvor han var både catalina- og helikopterpilot og chef for redningseskadrille 722 i 3 år.

Indtil videre fortsatte den interne flyvning med Canso og Otter fly som hidtil og med stort set samme bemanning som det foregående år. Til Nuuk blev dog ansat Birthe og Jørgen Skov, Jørgen som driftsleder og Birthe som trafikassistent – endvidere blev også Sisimiut bemanded. En nyskabelse var, at man fra vinteren 1963/

64 var begyndt at flyve med cabin attendants i Canso flyene. I første omgang blev denne funktion varetaget af selskabets trafikmedarbejdere i henholdsvis Nuuk og Kangerlussuaq, men fra sommeren 1964, fik man forstærkning i form af 3 grønlandske trafikelever, der var under uddannelse til trafikassistenter hos SAS i København. De var stationeret i henholdsvis Kangerlussuaq og Nuuk og deltog i alle Canso flyvningerne resten af sommersæsonen.

Selvom valg af helikoptertype endnu ikke var endeligt besluttet, var overgangen til helikopterdrift allerede indledt. I 1964 blev der i de 6 største byer langs Grønlands Vestkyst udpeget områder til anlæggelse af en helikopterlandingsplads. Der var planer om at indlede helikopterdrift fra sommeren 1965, og det var derfor absolut nødvendigt at komme i gang med etablering af sådanne landingspladser i betragtning af den korte anlægssæson i Grønland. Grønlands Tekniske Organisation, GTO startede derfor denne opgave i sommeren 1964, og i Grønland skulle man nu lære et nyt ord at kende - "Heliport".

Også på andre områder var der travlhed. Direktør Lauritsen skulle etablere en hel organisation til helikopterflyvningens start og var begyndt med ansættelse af flyvechef C.J. Djørup. Som teknisk chef blev ansat ingeniør V.K. Larsen fra SAS, og disse 2 skulle herefter sørge for ansættelse af helikopterpiloter og flyteknikere. For stationspersonalets vedkommende fortsatte det udlånte SAS-personale i Grønlandsfly med Jørgen Skov som trafikleder. Et andet problem, der skulle løses var boliger til alle de nye medarbejdere. Grønlandsfly kunne selvfølgelig disponere over alle boliger i "Flyverbo" på Kongevej i Nuuk, hvilket medførte, at de boliger, som var udlejet til anden side, skulle fraflyttes, inden de nye medarbejdere ankom i 1965. Det var dog ikke tilstrækkeligt, men Lauritsen fik afslag på, at Grønlandsfly kunne indgå i statens boligpulje i Grønland. Det var derfor nødvendigt at bygge nyt, og der blev planlagt i alt 8 enkelthuse med 3 på Vandsøvej, 4 på Børnehjemsvej og et på Store Slette ved "Østerbro". Indtil de blev færdige, klarede man sig ved at låne boliger fra de øvrige institutioner i Nuuk.

I Kangerlussuaq kom der et nyt selskab på banen til beflyvning af DYE-1 med S-55 helikopterne. Det var også Canadisk og hed "Keystone Helicopters". Personalet fra "Kenting Helicopters" forlod Kangerlussuaq, men S-55 helikopterne blev overtaget af "Keystone".

I 1964 blev der også ansat en helikoptermekaniker til S-55 operationen. Det var Erik Bagge Hansen, der også kom fra Flyvevåbnet, hvor han var uddannet på S-55. Han blev senere checket ud på S61N helikopterne og blev i Grønlandsfly i mange år. Også til DC-4 operationen kom der mere personale, både piloter og mekanikere, bl.a. startede Søren Rasmussen på dette tidspunkt sin karriere i Grønlandsfly som mekaniker på DC-4.

I august måned underskrev Grønlandsfly en kontrakt med United Aircraft International om køb af 3 Sikorsky S61N helikoptere til en samlet pris på ca. 25 mio. kr. inkl. reservedele og forskelligt udstyr. "De 3 helikoptere leveres og indsættes i driften foråret 1965. De vil blive placeret i Godthåb/Nuuk, hvor der for tiden bygges værksteder og hangar til dem", fremgik det bl.a. af en artikel i SAS' interne blad "SAS-Nyt" fra 17. august 1964.

I et efterfølgende nummer SAS-Nyt udtaler direktør Lauritsen bl.a.:

"Vi regner med at indsætte helikopterne i driften i løbet af maj/juni 1965, og dermed tager vi springet fra brugen af nogle af de ældste og m.h.t. bekvemmelighed mest primitive luftfartøjer, der bruges til ruteflyvning, til det nyeste og mest moderne luftfartøj, der findes. Springet er stort og kostbart, og det betyder, at Grønlandsfly med et slag får moderne, komfortable passagermaskiner, der samtidig er alsidige nok til at løse en masse andre transportopgaver."

På dette tidspunkt var organisationen som nævnt under opbygning, og dir. Lauritsen fortsætter i ovennævnte artikel: " Organisationen bliver på ca. 40 personer, deriblandt 11 piloter med flyvechef C.J. Djørup i spidsen, 13 teknikere med ingeniør V.K. Larsen og kontrolmester Axel Nielsen i spidsen samt stationspersonalet, der også skal tage sig af trafik, flyvepladsledelse, m.m."

Flyvechef Carl-Johan Djørup afgik ved døden i september måned efter sygdom og som ny flyvechef blev udnævnt kaptajn Erik A. Bolvinkel, 32 år. Han var oprindeligt uddannet som helikopterpilot i Flyvevåbnet, hvor han fløj i flere år, efterfulgt af helikopterflyvning i USA og Canada, før han blev ansat i Nordair A/S og siden i Grønlandsfly.

I december måned blev der afholdt et ekstraordinært bestyrelsesmøde i Grønlandsfly for at ændre vedtægterne. Det drejede sig dels om en fordobling af aktiekapitalen til i alt 2 mio kr., der var ligeligt fordelt mellem de 4 parter i bestyrelsen - årsagen var købet af de 3 Sikorsky S61N helikoptere samt opførelse af tjenesteboliger i Godthåb/Nuuk. Dels var et andet punkt en indregistrering af selskabet i Grønland med placering af hovedkontoret i Godthåb/Nuuk.

Den interne flyvning i Grønland fortsatte i 1964 på sædvanlig vis med de 2 Canso fly og DHC3 Otter flyet på rutenettet. Vinteren 1964/65 fortsatte ligeledes på samme måde som året tidligere med et Canso fly til beflyvning af Nuuk/Godthåb og Maniitsoq/Sukkertoppen og Otter flyet på ski/hjul understel til betjening af de øvrige byer på Vestkysten fra Sisimiut/Holsteinsborg og nordefter.

1965.

Den interne flyvning blev gennemført planmæssigt frem til maj måned. Det var sidste periode med søfly, da S61N helikopterne skulle indsættes i trafik pr. 1. juni., og selvom der de tidligere år havde været 2 Canso fly i Grønland fra 1. maj skulle trafikken gennemføres med kun det ene Canso fly efter en reduceret fartplan samt med Otter flyet.

De 2 første af i alt 3 bestilte S61N helikoptere ankom den 9. april, og på grund af vejret i Nuuk, måtte de flyve til Kangerlussuaq, hvor de blev til næste dag. Den 10. april var der stor modtagelse i Nuuk, og resten af perioden frem til juni blev brugt til udcheck af piloter og gennemførelse af flyvninger, så alle piloter blev bekendt med de nye heliports, ind- og udflyvninger, osv. I teknisk afdeling skulle den nye hangar i Nuuk indrettes og gøres klar til brug, samtidig med gennemførelsen af daglige checks og vedligeholdelse af helikopterne.

I slutningen af maj måned opstod der et problem på Canso flyet som betød, at det var ude af drift et par uger. På det tidspunkt var alle piloter bekendt med beflyvningsforholdene i Nuuk, Maniitsoq og Kangerlussuaq, hvorfor Statens Luftfartsvæsen gav dispensation til at starte S61N flyvningen mellem Kangerlussuaq, Maniitsoq og Nuuk. Man begyndte således før planlagt til stor overraskelse og glæde for de heldige passagerer.

Efter den officielle indvielse den 1. juni 1965 blev S61N helikopterne sat i drift på hele rutenettet, og det blev hverdag at flyve med helikopter. Dog bibeholdt man indtil videre kontraktflyvningen med de indlejede S-55 helikoptere fra Kangerlussuaq til DYE-1, da man i første omgang ikke kunne klare denne operation med de 2 S61N helikoptere, der var ankommet først. Med levering af den tredje helikopter i august måned, indgik også kontrakten med USAF om forsyningsflyvninger til DYE-1 i S61N flådens opgaver.

Inden da var der også indsat en Grønlandsfly pilot på S-55 flyvningerne, Arne Marup, som havde fløjet S-55 i Flyvevåbnet, og som senere skulle checkes ud på S61N. Han startede foråret 1965 og fortsatte til S-55 flyvningernes ophør og blev først derefter checket ud på S61N.

I København voksede organisationen også. Gennem de første år af selskabets historie, blev der udelukkende varetaget driftsmæssige funktioner i Grønland, alle administrative opgaver, primært de regnskabsmæssige, blev udført i København. Som en konsekvens af de nye aktiviteter, da Grønlandsfly overtog den interne flyvning i 1962, skulle der også klares flere opgaver i København, hvilket i første omgang blev klaret med ansættelse af en elev. Den stadigt stigende trafikering i Grønland medførte også et behov en egentlig trafikafregning med registrering af billetindtægter, registrering af passagerer, post og luftfragt på de enkelte rutestrekninger og udarbejdelse af statistikker, ligesom bemanning i flere og flere byer i Grønland betød at der nu var kassefunktioner i Grønland, der også skulle overvåges. Overgangen til helikopterdrift med ansættelse af en masse nye mennesker til den nye organisation nødvendiggjorde også en styrkelse af de administrative funktioner, og stille og roligt voksede medarbejderstaben også i København.

I 1965 blev den tidligere KGH-medarbejder Jørgen Høy ansat som leder af afdelingen i København, først med titel af fuldmægtig, senere som vicedirektør. Som nævnt havde bestyrelsen besluttet at ændre selskabets vedtægter, så hovedkontoret blev placeret i Nuuk, og som et grønlandsk selskab, skulle direktøren også være bosiddende i Grønland. Det var jo også her, især i Nuuk, at der i forbindelse med starten på helikopterflyvningen skulle igangsættes en masse nye aktiviteter og træffes mange afgørende beslutninger. Det var dog stadig primært de driftsmæssige funktioner, der blev udført i Grønland, medens de administrative opgaver fortsat lå i København. Jørgen Høy skulle derfor dels lede afdelingen i København og de aktiviteter, der foregik her, og dels varetage forhandlinger med myndigheder, samarbejdspartnere, kunder, m.fl. i Danmark om aktiviteter, der skulle foregå i Grønland. Med det øgede antal arbejdsopgaver og et stigende antal medarbejdere i København, havde man fået flere kontorlokaler i SAS' administrationsbygning, og SAS ydede fortsat stor hjælp ved løsning af mange opgaver, som f.eks. indkøb og Edb-hjælp til regnskaber og trafikafregning. Det var før Pc'ernes tid, så alle EDB resultater forelå i store batch-kørsler.

Fra vintersæsonen 1966/67 begyndte man i Grønland at udføre ruteflyvning med DC-4 flyene i Kangerlussuaq i form af ruter mellem Kangerlussuaq og henholdsvis Narsarsuaq og Kulusuk vv. Beflyvning mellem København og Sydgrønland var hidtil blevet udført af Icelandair, der udførte ruteflyvning mellem Reykjavik og Narsarsuaq, i de første år i forbindelse med positionering af fly til isrekognosceringsopgaverne i Narsarsuaq. Fra sommeren 1966 startede SAS en DC7C rute direkte mellem København og Narsarsuaq i sommerhalvåret. Efterår, vinter og forår måtte passagerer mellem Sydgrønland og København via Kangerlussuaq med den ordinære SAS-rute og til og fra Narsarsuaq med den nye DC-4 rute, som blev befløjet en gang om ugen i de perioder, hvor der ikke var direkte beflyvning af Narsarsuaq fra København.

På samme tid begyndte man at udføre civil beflyvning mellem Kangerlussuaq og Kulusuk. Behovet for rejser til og fra Østgrønland via Kulusuk var steget så meget, at det kneb med at skaffe plads til det stigende antal passagerer på kontraktflyvningerne til radarstationen DYE-4 ved Kulusuk, ligesom det var uheldigt, at der ikke kunne reserveres plads, da civile passagerer var efterstillet behovet for forsyninger af og personel til og fra radarstationen. Der blev derfor introduceret en civil DC-4 rute mellem Kangerlussuaq og Kulusuk vv., som i begyndelsen blev befløjet en gang hver 4. uge i vinterperioden og om sommeren en gang hver anden uge.

I 1960'erne blev der en stigende interesse for efterforskning efter mineraler i Grønland. Det foregik oftest med små helikoptere, og med anlæggelse af heliports ved de større byer, var der mulighed for at bruge disse som baser ved placering af helikoptere i Grønland i sommerperioden. Grønlandsfly gik ind i dette marked og etablerede sig som en form for mægler mellem de firmaer, der var interesseret i at

leje helikoptere til efterforskning og forskellige helikopterselskaber. Det var små helikoptere, som f.eks. Alouette 2 og 3, Bell 206 Jet Ranger, HU-500, o. lign., og de blev i sagens natur sejlet fra Danmark til den by i Grønland, som lå nærmest deres operationsområde og blev her klargjort til flyvning. Flere helikoptere blev lejet i udlandet og måtte derfor flyve til København for her at blive lastet i skibe til Grønland. Også i Østgrønland var der behov for helikoptertransport, således havde Nordisk Mineselskab i en årrække lejet en Alouette 3 til brug ved efterforskning af molybdæn i området ved Mestersvig i sommersæsonen.

Besejlingen af Østgrønland var ofte vanskelig på grund af store ismængder, der lå i et bredt bælte langs kysten. Også her var der brug for små helikoptere, som Grønlandsfly skaffede, og som blev brugt ved islodning for at finde vej gennem ismasserne. Visse af de større skibe var udstyret med helikopterplatform, men for skibe uden en sådan, måtte Grønlandsfly forhandle med Luftfartsdirektoratet, som var meget betænkelig ved at give tilladelse til at medtage helikopterne og anvende dem under sejladsen. Man fik dog OK til at parkere dem på en lastluge, der yderligere blev anvendt som helikopterplatform under forudsætning af, at der var mindst 4 meters fri passage fra rotorbladene til nærmeste hindring.

Alle disse aktiviteter betød øgede arbejdsopgaver i København, hvorfor der blev ansat en medarbejder til salg og markering i forbindelse med opgaverne med at indchartre helikoptere og "sælge" helikopterkapacitet til mulige kunder. Det var starten på selskabets chartervirksomhed og blev i de følgende år fulgt af ansættelse af en charterkoordinator i Nuuk, indkøb af egen helikopter – AB206 Jet Ranger - og senere dannelsen af datterselskabet Greenlandair Charter A/S.

I København kneb det efterhånden med pladsen i de lånte SAS-kontorer, og det blev nødvendigt at finde større og mere egnede lokaler. Dem fandt man i det tidligere "Scanair Hus" bag det daværende Danhotel i Kastruplundgade i Kastrup, hvor Grønlandsfly lejede sig ind i stueetagen, medens det danske indenrigsselskab, "Danair" holdt til på førstesalen.

Da Grønlands Landsråd indtrådte i Grønlandsfly's bestyrelse i 1962, blev den danske landshøvding, der var født formand for landsrådet, bestyrelsesmedlem. Dette blev ændret i 1967, hvor der blandt rådets medlemmer indførtes valg af landsrådsformanden og af bestyrelsesrepræsentanter i de selskaber, hvor landsrådet indgik i bestyrelserne. Juni 1967 blev den danske forretningsmand og medlem af landsrådet, Kaj Narup udpeget som medlem af selskabets bestyrelse. Han blev i november 1969 afløst af viceskoleinspektør og medlem af landsrådet, Peter K. S. Heilmann, der således blev det første grønlandske medlem af bestyrelsen.

Kilder:

Christian Schultz-Lorentzen og Jørgen Ancher Høy: "Grønland lagde sporet".

Philip Lauritzen: "Grønland på vingerne".

Breve og artikler fra KGH.

Artikler i SAS-bladet, "SAS-Nyt".

Diverse dokumenter fra Grønlandsfly

Samtaler med og materialer fra tidligere flyvechef Erik A. Bolvinkel.