



Twin Otter-transport af Sirius slædehold. Udrustning og hunde lastes i Twin Otteren. Daneborg marts 1997 og marts 2001. Foto: Magnus Elander. Nederste foto fra venstre Martin Mogensen, Rasmus Rohde og Jakob Larsen. Foto: Vignir Örn Guðnason.



Fra Daneborg fløj de så først to gange til Station Nord med de to første slædehold; men da de kom til tilbage efter det tredje slædehold, var den ene af slædekuskene blev kørt over af sin slæde og havde brækket benet. Ham fløj de så straks ned til Constable Pynt, hvorfra helikopteren transporterede ham videre ned til Ittoqqortoormiit (Scoresbysund).

De overnattede på Constable Pynt og fløj næste morgen ved 7-tiden tilbage til Daneborg, hvor de tog det tredje slædehold og den anden slædekusk med til Station Nord. Meningen var, at C-130'eren skulle flyve et af slædeholdene videre til Kap Moltke, men det var i mellemtiden blevet så ekstremt koldt, at hydrauliksystemet i C-130'eren var brudt sammen.

Jónas fortæller: »Vi fløj først to slæder og tre mand op til Frigg Fjord, men da vi så var på vej tilbage til Station Nord fra første tur, spurgte de, om vi også kunne flyve det tredje slædehold ud til Kap Moltke – i stedet for C-130'eren. Det sagde vi o.k. til og spurgte samtidig, om de på Station Nord havde nogle lamper, som vi kunne tage med og stille op på Kap Moltke-banen. Det havde de, og på vejen hjem fra den anden tur til Frigg Fjord, mens det stadig var lyst, mellemlandede vi så på Moltke og stillede lamperne op. Så fløj vi til Station Nord efter det tredje slædehold, og fløj det til Kap Moltke, hvor det nu var blevet mørkt, men nu havde vi jo lysene på banen, så det gik jo godt.«³⁵⁹

Turen gik så tilbage til Station Nord, hvor de fik at vide, at det var begyndt at sne i Mestersvig og Constable Pynt, men at vejret på Daneborg stadig var godt, så de fik hurtigt fyldt fuel på tankene og fortsatte mod Daneborg. Det var nu midt om natten. De nåede endelig ned til Daneborg, men da de landede, begyndte det også at blæse op til snestorm der. De fik tanket fuel på igen og fløj så videre mod Constable Pynt. Da de kom derned, var det snevej, men da de overfløj radiofyret i 10.000 fod, kunne de se lysene ned gennem snevejret, fordi det var nat. Da de landede, var



Morgenklargøring af Twin Otter (TF-JMD) til vinterflyvning for Slædepatruljen Sirius. Station Nord, 8. marts 2005. Kaptajn Bjarki Viðar Hjaltason, co-pilot Vignir Örn Guðnason, flymekaniker Birgir Örn Sveinsson og Siriusmand Rasmus Rohde foran TF-JMD. Om natten holdes Twin Otterens motorer frostfrie ved hjælp af varm luft, der blæses ind under motorernes »pyjamas«. For at gøre flyet lettere at starte er der også varmeplader placeret i motorrummet, under batteriet og ved instrumenterne.

klokken blevet fem om morgenen den 4. marts. Det var 22 timer siden, de var lettet fra Constable Pynt.

Når det kunne lade sig gøre at gennemføre en sådan flyvning, hang det også sammen med, at man på det tidspunkt i Island måtte flyve såkaldt »nat-VFR« (Visual Flight Rules). Den mulighed findes ikke i de danske flyveregler, hvor man i stedet skal flyve instrumentflyvning efter mørkets frembrud. Når de fløj med slædeholdene, var det mørkt for det meste. Da man i Island havde reglerne om nat-VFR, fik Flugfélag Norðurlands officiel tilladelse til at flyve efter dem, så de kunne faktisk lave flyvninger, som Grønlandsfly – der arbejder efter de danske bestemmelser – ikke måtte på det tidspunkt.

Både Jónas, Ragnar og Helgi erindrer den første vinterflyvning for Sirius som noget ganske særligt. Der er ingen tvivl om, at de alle havde nogle lange arbejdsdage i de første år: »Da vi startede hundeflyvningerne om vinteren, måtte vi opvarme motorer og instrumentpanel i 2-3 timer. Så hvis vi skulle af sted klokken syv, måtte vi op ved firetiden om natten, og det var ikke særligt spændende i minus 40-45 grader. Batteriet tog vi med ind hver aften. Nogle undrede sig over, at vi de første år nogle gange arbejdede 20-22 timer i døgnet, men det tog faktisk længere tid at pakke og starte flyet op om morgenen end selve flyvetiden. Senere fandt vi ud af at lave covere eller soveposer til motorerne. Vi begyndte også at bruge nogle specielle elektriske varmeplader, så man kan holde motoren, batteriet og instrumentpanelet varme.«³⁶⁰



Der skal lige et slag til med en trækølle for at få løsnet skiene, der er frosset fast til sneen i løbet af natten, mens flyet har holdt stille i de lave kuldegrader. Station Nord. Fotos: René Rasmussen.

Vignir Örn Guðnason fjerner motorens »pyjamas«.

