

Flugfélag Íslands' hangar og værksted i Akureyri. Det er OY-POF fra Grønlandsfly, der er på vej ud ad porten efter et servicetjek. Foto: Peter Schmidt Mikkelsen.



Motorhavari i Tugtilik 1986. Udskiftning af motor. Det er pilot Bjarki Viðar Hjaltason, der sidder overskrævs på motorgondolen. Foto: Anders Olsen.



I begyndelsen, mens man blot opererede med Beechcraft- og Piper-fly på kortere ture, var der ikke nogen ekstraordinære forberedelser til Grønlandsflyvningerne. Senere, da man begyndte at bruge Twin Otter på de lange sommerekspeditioner, satte man mere fokus på forberedelserne og udvikling af specialudstyr, der fx kunne lette lastning og losning af flyene og til fastspænding af lasten i flyene. Hen ad vejen har man lavet standardprocedurer for klargøring til Grønlandsopgaverne, fx fjerner man flyets tæpper og lægger krydsfinerplader i stedet, ligesom man udskifter sæderne og fjerner agterdøren og sætter en lastdør ind i stedet.

I løbet af foråret gennemføres et gennemgribende eftersyn på flyene, så man på alle måder har forsøgt at forebygge eventuelle tekniske problemer på flyet under sommerens operationer. Derigennem sikrer man også, at det ikke er nødvendigt at have en tekniker med på turene til de afsides steder i Grønland. Da man på mange af operationsstederne kun kan få en tekniker ud med en anden Twin Otter, er det vigtigt, at der ikke opstår problemer.

I 2001 var man seks medarbejdere på Flugfélag Íslands' flyværksted i Akureyri. Man vedligeholder Flugfélag Íslands' to Twin Ottere og tre Metroer. Mange ændringer har fundet sted siden sammenlægningen med Icelandair i 1997. Tidligere, da Flugfélag Norðurlands var på sit højdepunkt, var man omkring otte medarbejdere, der vedligeholdt Flugfélag Norðurlands' tre egne Twin Ottere plus en Twin Otter og en række øvrige flytyper for andre flyselskaber, i alt omkring tyve fly.

Ifølge Jón Karlsson er Twin Otteren en arbejdshest i forhold til andre flytyper. Det er et meget stærkt fly, og det er utroligt, hvad man kan få det til at gøre. Det er som en traktor, der kan flyve. Det er især Twin Otterens to Pratt & Whitney PT6-turbinemotorer, der er nøglen til, at man kan sende dette fly af sted tre uger, uden at skulle bekymre sig om det. I forhold til andre flymotorer er PT6-motoren særdeles pålidelig. Kun en gang har det været nødvendigt at udskifte en motor ude i felten under en grønlandsoperation. Motoren kunne ikke starte, og da man adskilte den på værkstedet, viste fejlen sig at være forårsaget af en lille stump metal, på størrelse

med en lillefingernegl, der var knækket af motorens kompressionskammer. Den påvirkede ikke selve motoren, men havde sat sig i klemme og forhindrede derved motoren i at starte.

Flugfélag Norðurlands' Twin Ottere var oprindeligt forsynede med motorer af den såkaldte 200-serie. I 1987 og 1989 skiftede man til 300-serien, og piloterne fik dermed endnu flere hestekræfter til rådighed. Det var de naturligvis godt tilfredse med, og det betød også større nyttelast.

Jón Karlsson kender ikke til andre fly, der passer så godt til Nordøstgrønland som Twin Otteren. Pilatus Porter og Cessna Caravan er også egnede til den slags forhold, men er begge enmotorede fly og derfor mere sårbare i ødemarken langt fra hjembasen.

ET FANTASTISK OG SIMPELT FLY

Flymekaniker Helgi Stefánsson deler Jón Karlssons begejstring: »Twin Otteren er et fantastisk og et meget simpelt fly. Dejligt at arbejde med. Jeg har været på mange vinteroperationer med Twin Otter i Grønland siden 1986, og jeg har aldrig oplevet vanskelige problemer med flyet. Det er kun småproblemer, der opstår, og altid de samme. Jeg kender heller ikke til noget fly, der fuldt ud vil kunne erstatte Twin Otteren.«³⁸⁰

Helgi Stefánsson er opvokset i Akureyri. Han blev uddannet til flymekaniker i 1979 i USA. Fik sit Twin Otter-certifikat på de Havilland fabrikken i Canada i 1984, og kom derefter direkte til Grønland på en 2 1/2 månedes Twin Otter-operation for GGU i Warming Land. I dag har han sin faste arbejdsplads i hangaren hos Flugfélag Íslands i Akureyri.

Helgi har sammen med piloterne Jónas Finnbogason og Ragnar Magnússon i TF-JMD været på mange vinterflyvninger for Sirius, helt fra den første start i 1986. Det var en drøj omgang. De fløj både dag og nat. Den eneste afbrydelse, de havde i transporten af slædeholdene, var, da en Siriusmand kom til skade og brækkede benet, og de var nødt til at afbryde arbejdet for at flyve ham til Constable Pynt. Det tog i alt fire dage. Det var dog kun den første gang, de fløj i døgndrift. Derefter begyndte de at holde stille om natten.

Man har fundet på mange forbedringer hen ad vejen. Tidligere måtte man opvarme flymotorerne om vinteren, inden de kunne startes. Det undgik man, da man fik Twin Otter 300-serien. Motorerne er på den model udstyret med varmeapparater. Helgi fandt i øvrigt på at lave »soveposer« til motorerne. Dem trak de over motorerne hver aften, og så koblede de blot varmeapparaterne til 220 volt. Næste morgen kunne flyet startes med det samme. Det var en stor forbedring, som man har anvendt siden da.

Det er et problem, hvis der kommer sne og is på vingerne, specielt på oversiden af vingen, hvor 2/3 af »liftet« kommer. Det er ikke usædvanligt, at der kommer snevejr, islag eller tåge under turene i Grønland, så derfor lavede Helgi nogle overtræk i tyndt kunststof til at trække over vingerne, når flyet holder parkeret om natten. Om morgenen kan man så bare fjerne overtrækket og dermed den is eller sne, der måtte være faldet i nattens løb. Jónas Finnbogason, der i sin tid kom med ideen til overtrækket, fortæller, at Helgi har lavet mange sådanne ting og tilføjer: »Helgi er en utrolig dygtig håndværker. Kommer man med en ide til et eller andet, så kan han lave det.«³⁸¹

Hjulsift på værkstedet i Akureyri. Foto: Karsten Secher.

