

Flyet blev i første omgang erklæret totalhavareret, men de Havilland-fabrikken ville gerne se på det, og det endte med, at teknikerne rejste et telt over flyet, reparerede det nødtørftigt og fik tilladelse til at flyve det VFR over til fabrikken i Toronto. At flyve VFR (Visual Flight Rules) betyder, at man altid skal have visuel kontakt med jorden og derfor ikke er afhængig af flyets instrumenter, såfremt de – som i dette tilfælde – måtte være beskadigede. På fabrikken renoverede man POF'en totalt. Den fik forstærkede vingebjælker, en god autopilot og alle de nyeste modificeringer.

Andet crash var på Indlandsisen, hvor de skulle flyve en gruppe forskere ind, der skulle lave iskerneboringer. Forskerne havde fået at vide fra Flugfélag Norðurlands, at isen var perfekt til landing på hjul, men de nåede kun at rulle 50 meter, inden flyet dykkede ned i sneen, og der blev helt mørkt i cockpittet. Bagenden var dog stadig over isen, så mens de ventede på hjælp, fik de afsat gruppen, der var godt tilfreds med at være kommet sikkert frem. »Forskerne var så vant til landinger med Twin Otter, at de først opdagede, der var noget galt, da flyet stoppede i en unormal vinkel. Forhjulet lå 100 meter bag os, dybt begravet i sneen,« fortæller Arnholtz.⁴¹¹

I løbet af en uges tid fik de vha. planker og donkrafter løftet flyet op til normal stilling og monteret på ski. De var ikke helt sikre på, om skiene fungerede og var trukket op, da de skulle lande på grusbanen ved Constable Pynt. Lamperne viste rødt, men folkene på jorden mente alligevel, at skiene var oppe, og det var de også. »Så alt i alt kan jeg tilslutte mig det gamle udsagn fra bush-flyvning: En god landing er én, man kan gå fra!« fortæller Erik Arnholtz.

POF'EN I BARENTS HAV

Grønlandsfly havde på et tidspunkt en kontrakt med Norges Geologiske Undersøgelse (NGU) i forbindelse med oliesporing over Barents Hav. Erik Arnholtz fortæller: »Vi fik monteret en »bombe« under POF'en, som i luften skulle sænkes 50 meter ned for at være ude af flyets påvirkninger. Desuden fik vi installeret et videospil, hvor der var lagt en streg lodret midt i skærmen, og hvert 3. sekund kom der et kryds. Fidusen var da at få flest krydser på linjen, samtidig med at vi skulle flyve præcis 1.000 meter over havet. Opgaven var da at følge hver breddegrad et par timer. Vi havde tilladelse til at flyve i russisk luftrum. Det tog to somre at flyve fra Nordkap til det nordlige Svalbard. Det var ganske spændende at flyve mellem øerne på Svalbard, når vi var i skyer.

En dag måtte vi opgive flyvningen pga. overisning, og da vi returnerede, gik vi blot 200 fod op og kom op til det dejligste solskin. Da vi passerede sydøstkysten af Svalbard, så vi en masse aktivitet nede på land, så vi gik ned for at se på det.

De var næsten færdige med at opføre en borelejr og var ved at jævne til en landingsbane, hvor der i den ene ende allerede stod et højt boretårn. Pludseligt blev vi kaldt op, da de nede på jorden troede, at det var deres eget fly. Spin – dvs. Jan-Ulf Fridén – fortalte, hvem vi var, og fræk som han var, sagde han, at hvis kaffen var klar, kunne vi godt tænke os en kop med. Manden blev lidt forvirret, men inviterede os, og bad os passe på dozerne, der kørte på banen. Da vi havde siddet der i en halv time, kom der en meget ophidset og direkte ubehagelig svensker farende. Hvad fanden vi lavede i hans lejr? Vi forklarede, hvem vi var, og hvad vi lavede, og så vendte han på en tallerken: Han havde fået trusler fra Greenpeace og troede, at vi var dem. Nå, men den lille frækhed gav os som sagt to gode somre, hvor vi boede



Hjulskiene bliver monteret på OY-POF i hangaren i Sønder Strømfjord inden afgang til sommerens opgaver for KMS/GRIP på Indlandsisen. 30. juni 1996. Foto: Ole Wind Andersen.

i borelejren og derfor dagligt fløj til forskellige lokaliteter på Svalbard og i Nordnorge.«⁴¹²

POF'EN I NORDGRØNLAND

Erik Arnholtz husker også en fin oplevelse fra en Sirius-flyvning, hvor de skulle have en dansk admiral med på en depotudlægning et sted oppe omkring De Long Bugt vest for Kap Morris Jesup. Sven-Olof Ahlqvist havde været der én gang før, men de fløj hele turen over et lukket skydække. Det var, før man fik vore dages navigationshjælpemidler i flyet, så metoden var at gætte sig til en omtrentlig position

En af de utallige landinger på Indlandsisen, hvor der skulle laves en lokal undersøgelse af isen. Man var parkeret omkring 3 timer, mens der blev boret ca. 12 meter ned og taget isprøver. Maj 1998. Foto: Ole Wind Andersen.

