

ISCENTRALEN NARSSARSSUAQ

Af cand. mag. *Hans H. Valeur*

„Erika Dan/OXDY position kl. 1600 GMT 60° 05' N 46° 28' W kurs retv. 25 fart 1 stop avancerer langsomt i tæt dravis anmoder islodsning snarest.“

Vi befinder os på iscentralen Narssarssuaq inde i bunden af Tunugdliarfik fjord; over for os på den modsatte side af fjorden ligger Erik den Rødes gamle boplads „Brattahlid“, i dag kaldet K'agssiarssuk, og længere ude ad fjorden ligger Narssaq med den store rejefabrik. Det er fint solskin denne junidag, og selv om der sandsynligvis ligger lidt tåge i Julianehåbsbugten, beslutter vi at gå på vingerne efter at have rådført os med flyvemeteorologen. En time efter, at anmodningen er modtaget, er vi i det til dette formål fra Icelandair chartrede DC-4 fly „Solfaxi“ i luften og på vej ud ad Tunugdliarfik fjord.

Alle skibe, der befinder sig nord for 57° N og mindre end 250 sømil fra Grønlands kyst, skal 2–4 gange i døgnet afgive positionsmelding til Grønlandskommando i Grønnedal nær Ivigtut, hvorfra meldingerne videregives til iscentralen. Ved start på en isrekognosceringsflyvning indtegnes skibene i området på det arbejdskort, der benyttes under flyvningen, og når det skønnes nødvendigt, etableres direkte radiokontakt mellem skib og fly.

Efter et kvarters flyvning passerer vi Julianehåb og sætter kursen mod Erika Dan, alt imens flyets navigatør gentagne gange kalder skibet over radioens nød- og kaldefrekvens; når forbindelse er opnået, skiftes til en anden frekvens, og isobservatøren, der sidder i det ene pilotsæde, overtager samtalen med skibet. Efter en stunds forløb får vi øje på skibet ret forude og kredser hen over det. Skibet ligger inde i et tæt isbælte, men ser ud til relativt hurtigt at kunne være igennem dette. Når isobservatøren har meddelt skibet om isforholdene og hvad kurs, det bør følge, flyver vi videre for eventuelt at vende tilbage til skibet en times tid senere. I mellemtiden kontakter vi et andet skib eller kortlægger isforekomsterne i området. Iscentralen udgøres af 3 styrmænd fra Den kongelige grønlandske Handel, hvorefter den, der har gjort tjeneste ved iscentralen i længst tid, fungerer som leder af denne. Selvom det således er styrmænd, der fungerer som isobservatører og fra luften lodser skibene, er det alligevel et bærende princip, at det fulde ansvar for skibets førelse stadig på-

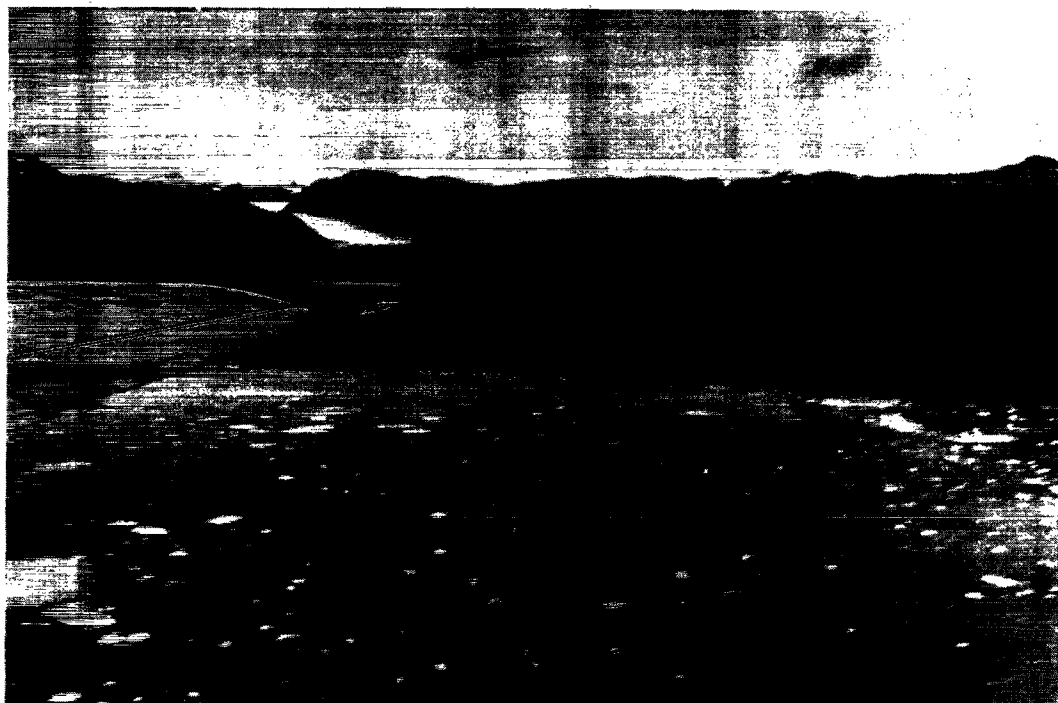


Fig. 1. Narsarssuaq flyveplads ligger nær bunden af Tunugdliarfik Fjord på en smeltevandsslette, dannet af den udløber fra indlandsisen, der ses i baggrunden.

hviler dets kaptajn, mens isobservatøren kun er rådgivende. Under iscentralen sorterer det nævnte DC-4 fly, lige som centralen kan rekvirere flyvning udført af den militære luftgruppe, der er stationeret i Narsarssuaq, såfremt det andet fly ikke kan dække behovet.

Vi flyver igen hen over Erika Dan, giver det yderligere et par oplysninger og fortsætter derefter ned forbi Kap Egede, alt imens isobservatøren sidder og indtegner forekomsterne af isfjelde og isflager på sit kort. Desværre ligger der mange steder tågebanker og lave skyer, det er umuligt at se noget igennem, og som det er umuligt at komme nedenunder; men heldigvis kan observatøren på flyets radar oftest se isens udbredelse, hvis det ikke er alt for uroligt vejr, for er bølgerne over en vis størrelse, er det ikke til på radarskærmen at skelne isflager fra bølgetoppe; tilsvarende kan det være svært at skelne tætte skybanker, hvorfra det regner eller snør, fra revler af isflager.

Hvis vejret tillader det, flyves der på denne årstid normalt 2 rekognosceringsflyvninger om ugen på strækningen Narsarssuaq – Simiutaq – Kap Farvel – Tingmiaruit – Narsarssuaq; men hyppigheden og ruten ændres efter behov. Det havde været



Fig. 2. Luftfoto af isflager ud for Angmagssalik. De største flager på billedet er over 100 m store; men isflagerne kan være flere km lange. På nogle af flagerne ses på denne årstid smeltevandspytter. Isdækket er ca. 7 tiendedele, i baggrunden noget mere, idet der her er grødis mellem flagerne.

vor hensigt at starte en sådan rekognoscering i eftermiddag, når den om sommeren så hyppige tåge over Julianehåbsbugten er mindst; nu vælger vi at kombinere islodningen med den rutinemæssige rekognoscering og fortsætter ned syd om Kap Farvels forrevne fjeldtinder og op langs østkysten; isen ligger her i et tæt bælte og når 40–60 km ud fra kysten, mens den i Julianehåbsbugten lå mere spredt og opdelt i bælte og revler. Denne is, kaldet storis eller polaris, stammer fra polhavet og føres i, alt efter årstiden, vekslende mængder ned langs Grønlands østkyst af den østgrønlandske strøm, hvor den blandes op med løse revne flager af vinteris dannet langs kysten. I første halvdel af året når isen som regel et godt stykke syd for Kap Farvel og op ad vestkysten, ofte helt op til Frederikshåb og undertiden endog til ud for Godthåb med gennemsnitligt den største udbredelse i maj–juni.

Det er et betagende syn disse endeløse hvide mosaikmarker (fig. 2), hvor brikkerne udgøres af fra nogle få til flere hundrede meter store – ja undertiden kilometerstore isflager; selv efter mange gensyn bliver man fascineret af dette, og man forundres hver gang over, hvor lille et skib faktisk syner mellem slige kolosser. Ser man nærmere efter, er flagerne på denne årstid nu ikke rent hvide, nogle er grålige,

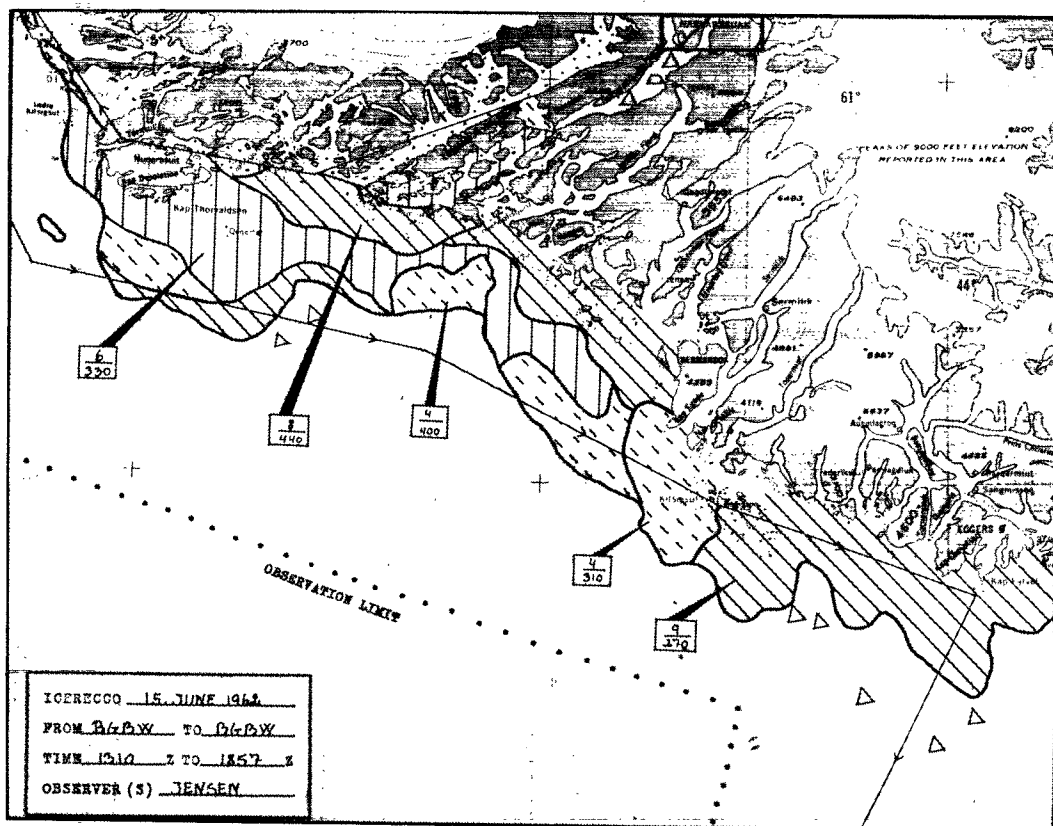


Fig. 3. Udsnit af isrekognosceringskortet fra 15. juni 1962. Skraveringen angiver istætheden i tiendedele, således at det skråt skraverede betyder 8-9 tiendedele isdække, lodret skraveret: 5-7, stiplede: 1-4, prikket: mindre end 1 tiendedel. I de små rammer angiver tallet for oven isdækket i tiendedele, mens tallene for neden refererer til flagestørrelserne. En trekant betyder isfjelde, en trekant med afskåret spids betyder kalvis og isskasser. Den tynde linie med pilene på angiver flyveruten.

og på mange ligger der grønne pytter af smeltevand. Alt imens flagerne følger vind og strøm sydpå, støder de ustandselig mod hinanden, afrundes og brækker i mindre stykker, så de, der når Kap Farvel, for det meste er under 30 m store. Ved Tingmiarmiut stiger vi i vejret fra de henved 2000 m, der normalt flyves i under rekognosceringen, til godt den dobbelte højde for at komme op over indlandsisen. I denne højde kan man af og til generes af den tynde luft og iltmangelen; men synet af fjeldene omkring Tingmiarmiut får i begyndelsen let en til at glemme ubehaget. De vilde forrevne fjeldkamme, der siger sparto til det meste af, hvad der kan præsteres andetsteds, må få det til at krible i enhver alpinist; de fleste af kammene må vist betegnes som ubestigelige. Lidt efter er vi inde over indlandsisens endeløse hvide ørken kun afbrudt mod syd af nunatakker, fjeldspidser, der rundt omkring



Fig. 4. Julianehåbsbugten 15. juni 1962 (cfr. fig. 3). Mellem øerne og uden for disse er havet 6 tiendedele dækket af is. Yderst ude er isen dog drevet sammen i et smalt bælte (hvidt) af op imod 9 tiendedele is, som ikke er gennemsejlelig. I det åbne vand uden for dette skimtes enkelte isfjelde.

rager op igennem isdækket. Yderligere $\frac{1}{2}$ time efter er vi pludselig inde i vestkystens nunatakzone, og kort efter ser vi Tunugdliarfik fjorden foran os, mens vi flyver ned over den stærkt opspaltede gletscher, der når ned til få km fra Narssarsuaqbasen, tidligere kaldet Bluie West One, da amerikanerne havde den. Med et lydeligt smæk er hjulene ude, og vi lander blødt og behageligt som på kun få andre landingsbaner efter 5 timers flyvning lidt øre i hovederne af motorlarmen og rystelserne. Under flyvningen over indlandsisen har isobservatøren oftest allerede nået ud fra det kort, hvorpå han har indtegnet isforekomsterne, at forfatte den telegrafiske ismelding, der snarest muligt efter landingen udsendes til de grønlandske kyststationer for viderebefordring til skibene i området samt til Angmagssalik til medtagelse i den daglige udsendelse om isforholdene. Istelegrammet, der sendes i klart sprog på engelsk, kan f. eks. se således ud:

icerecco 151310 151857 observed area within line ravns storoe 6228n 5130w 6151n 5120w 6010n 4930w 5930n 4500w 5840n 4515w 5840n 4300w 5900n 4245w 5920n 4200w 6000n 4215w 6045n 4045w 6132n 4015w 6210n 4022w tingmiarmiut stop storiceboundary sanerut thorstein islaender 6038n 4813w 6032n 4815w 6025n 4804w 6020n 4723w 6029n 4708w 6024n 4646w 6024n 4618w 6008n 4600w 5958n 4530w 5948n 4520w

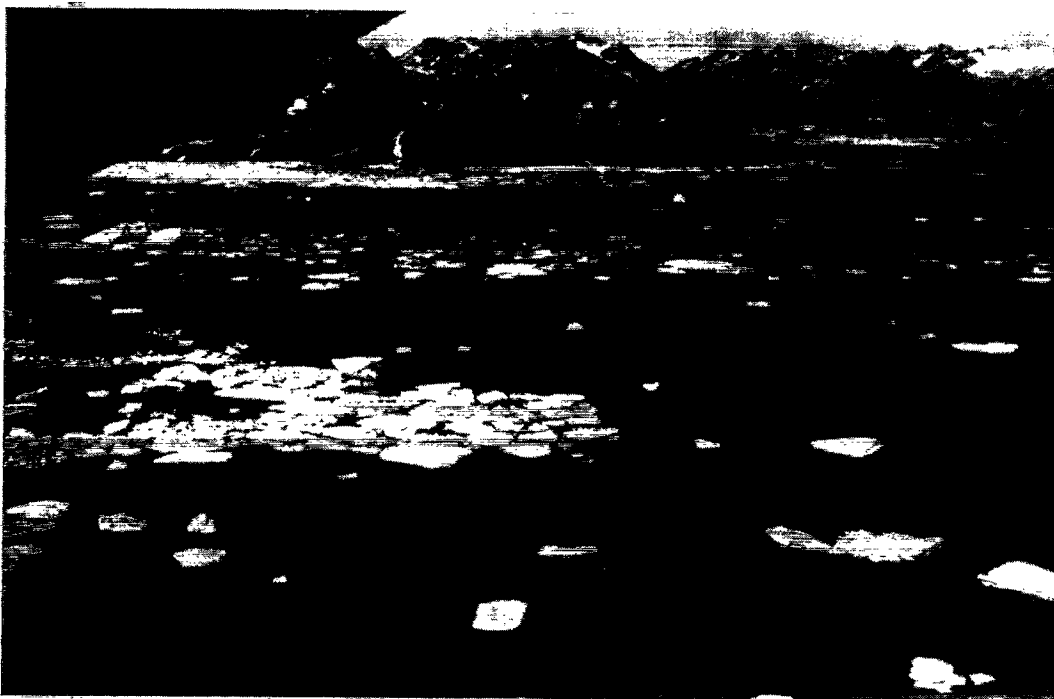


Fig. 5. 1 tiendedel isdække ved Angmagssalik; længere fra kysten var tætheden betydeligt større.
Bemærk det 65 m lange skib »Kista Dan« i forgrunden.

5947n 4510w 5940n 4503w 5942n 4440w 5948n 4442w 5940n 4433w 5929n 4356w 5939n 4346w 5936n 4335w
5954n 5253w 6026n 4221w 6044n 4217w 6055n 4155w 6115n 4123w 6123n 4120w 6116n 4148w 6144n 4128w
6224n 4114w stop concentration west line simiutaq 6025n 4646w 6-8/10 yet outermost 5 nm 9/10 stop
east line simiutaq 6024n 4645w and west line kap egede 5958n 4512w 5948n 4521w many strings total
concentration 5/10 stop remaining storicearea kap farvel eastcoast 9/10 stop within positions 5916n 4317w
many bergs stop one big berg 5908n 4253w stop within area sermerssut 6140n 5027w 6152n 5020w
6133n 4945w tindingen scattered strings belts few bergs stop between sanerut and storoe 3 nm broad
belt concentration 5/10 stop between storoe and arsusk umanak 2 nm broad belt concentration 3-4/10 stop
bredefjord 1/10 stop skovfjord 5/10 untill igdlutalik stop narssaq sound 2/10 tunugdliarfik scattered
bergs growlers

158 icecentral

Foruden at isoplysninger udsendes telegrafisk,* forsøges de udsendt som facsimile-kort, d. v. s. at observatøren tegner kortet op i tusch og sender dette som billedtelegrafi (for tiden kl. 12 og kl. 22 GMT på frekvensen 6970 kHz), således at de skibe, der har den dertil svarende modtager, kan få kortet direkte og derved undgår telegraferingsfejl og sparer tid ved ikke selv at skulle udtegne kortet på grundlag af telegrammet. Desværre har resultaterne med facsimileudsendelserne hidtil

* Da det ikke er muligt for telegrafstationerne at ekspedere både en dansk- og en engelsksproget ismelding, har man valgt at sende den engelske, der forstås af så godt som alle skibe – både danske og udenlandske.

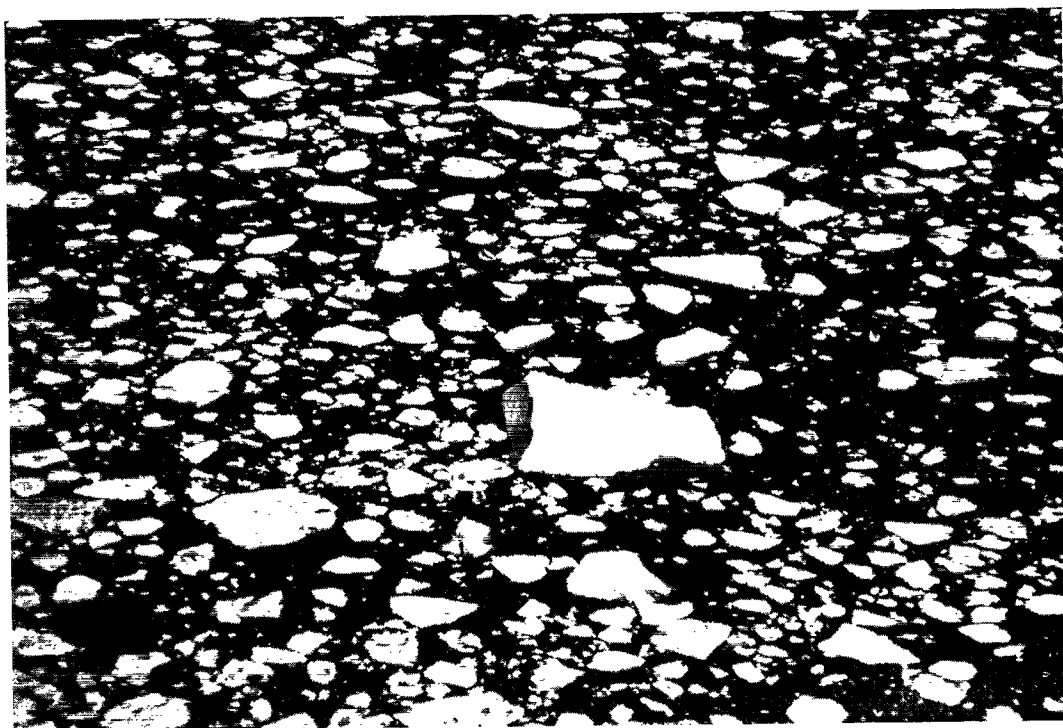


Fig. 6. Et enligt isfjeld rager op mellem små isflager og skosser. Isdækket er her 3-4 tiendedele.

været ret pauvre, idet midlerne til den dertil nødvendige forøgelse af radiosenderens effect i Narssarssuaq endnu ikke har foreligget. Bedst er kortene blevet modtaget af skibe, der befinder sig i området ca. 500 km øst for Kap Farvel.

Iscentralen i Narssarssuaq er underlagt Meteorologisk Institut, mens den som nævnt bemannes af 3 styrmænd fra KGH. Til udførelse af flyvningerne råder iscentralen fast over et fly, den omtalte DC-4,* som Meteorologisk Institut gennem Grønlandsfly A/S har chartret af Icelandair. Endvidere har iscentralen ret til at rekvirere flyvning af en af flyvevåbnets i Narssarssuaq stationerede catalinaer, såfremt denne ikke har mere presserende opgaver, hvorved forstås akut redningstjeneste eller uopsættelige militære opgaver.

For at gøre chartringen af det islandske DC-4 mere rentabel, udnyttes det samtidig til andre opgaver, i første række til passagertransport for KGH mellem Reykjavik og Narssarssuaq, idet flyet alligevel ca. 1 gang om måneden skal til teknisk eftersyn i Reykjavik. Der er dog her taget højde for, at isrekognoscerings- og islovningsopgaver (samt luftredningstjeneste) under ingen omstændigheder må kom-

* Det omtalte DC-4 fly er efter hangarbranden i Narssarssuaq i oktober 1963, hvorunder blandt andet dette fly brændte, siden blevet erstattet af et andet fly af samme type ved navn »Straumfaxi«.

promitteres. Det er Meteorologisk Institut, der afgør, om en given transportopgave må udføres; men det er lederen af iscentralen, der afgør, om og hvornår maskinen kan undværes til den pågældende opgave. Det vil således kunne ske, at maskinen må fremskynde afgangen fra Reykjavik og flyve fra passagererne i første omgang, hvis der i mellemtiden er indløbet en anmodning om assistance, mens flyet står i Reykjavik, og passagererne, der skal med, endnu ikke er kommet. Men almindeligvis kan de to opgaver kombineres, således at der rekognosceres for is under selve passagerflyvningen Narssarssuaq—Reykjavik eller omvendt.

Dersom flyet af tekniske grunde, eller fordi det assisterer et skib andetsteds, ikke kan klare en anden isopgave, leveres den nødvendige back'up som nævnt af 1–2 catalinaer, flyvevåbnet har stationeret i Narssarssuaq.

Selvom der således altid skulle være en flyveklar maskine til rådighed med 1–2 timers varsel, kan det alligevel undertiden synes, som om den ikke er der, når der er brug for den. Hvis der er hårdt og helt usigtbart vejr i observationsområdet, vil en islodsning meget vanskeligt kunne gennemføres, idet radarens nytte som nævnt i så fald er problematisk, da det ikke altid er muligt på radarskærmen at skelne mellem store bølger og isflager og mellem sådanne og tætte, skarptafgrænsede skyer. Mere tosset virker det måske, hvis det er strålende solskin i observationsområdet, men flyet ikke kan gå i luften p. gr. a. dårligt vejr på basen. Der er næppe tvivl om, at effektiviteten vil blive noget forøget (men næppe så meget som man måske umiddelbart ville forestille sig), dersom der blev fløjet hver dag, vejret tillader det; merudgifterne hertil ville sandsynligvis ligge et sted mellem 1 og 2 millioner kr.

Værre er det, at ismeldingerne ofte er alt for gamle, når de når ud til skibene, fordi telestationerne undervejs ikke har den tilstrækkelige kapacitet. Når dette forhold bliver ændret, og især når det bliver muligt effektivt at udsende facsimilekort og fra Narssarssuaq at kontakte skibene direkte, vil effektiviteten af iscentralens arbejde blive mere end fordoblet.