



[KAL] Sikuiuitsumi Kujallermi angallassisartoq misigisassarsiorlunilu angalassartoq Hilo sermimi quppaqarneranik misissuisoq.

[DK] Antarktguide og eventyrer Hilo leder efter gletsjerspalter.

[GB] Antarctic guide and adventurer Hilo looks for crevasses.

Qamutininik tingerlaatilinnik Sermersuarmik itiviineq

Suluup Spaniamiu Issittumi misigisassarsiorartortoq Ramón Larramendi inuttaalu sisamat peqatigalugit sermersuarmik itiviilluni angalanermut alutornartorsuarmut angalaqatiseratit. **Angalaneq inuttut piumasuseqarluarnejq**, nukissaqarluarnejq anorigissaarnerlu aqqutigalugit iluatsittussa

ALLATTOQ ASSILIISORLU: **Malik Milfeldt**, Visit Greenland

Crevasse, crevasse,..., RAMÓN, CRE-VASSSE!! – sermip quppa – qamutit oqummillutik sermersuakkut ammukajaq nalinginnaasumik ingerlaarnermisut sukkassuseqarlutik ingerlatillugit sapinngisara tamaat atorlugu tuluttut suaarpunga, nalunagu avannarpasissuseq 69° N akunnialuit matuma siorna qaangersimagipput, kippasitsullu aamma takutikkaa, Sermeq Kujalleq, Ilulissat Kangiannik iluarsiarnik pilersuiuartoq qanittuararsuagipput.

Qamutini siuttuusuni angalaqatigiinni kalaalersatuaallunga Miguel taamaalinerani qamutininik ingerlatsisusooq issiaqatigitillugu tassangaannaq sermimi quppaq 5 meterinnarnik ungasissuseqarluni ernumaammernartumik qaniliartupiloortoq takulerparput, 4, 3, 2, 1 ... qamutillu aputikkut sermikullu ingerlavigiuminartukkut anorimit ingerlanneqarnerattut sukkatigisumik qaniliartorluni.

Nalunaquttap-akunneranut 20-25 km-inik sukkassuseqarluta oqqumut ingerlavugut, ullaarluni aatsaat taama alianaatsigaluni killingusaaq tungutsorimmik allanngorartumik qalipaateqarluni, nuiatarasaannuarluni, sermerlu ingerlaarfigisarput allanngorartuarluni qooqersimaneqartiterluni qaarajuttunillu qattunerasaarluni. Allaammi taseq sermip aakkiartornerata pilersissimasaa siulleq minutsit qulit tamatuma siornagut takuarput. Tamanna sapaatip-akunnerani ataatsimi affarmilu 2200 aamma 2600 meterit akornanni qatsissusilimmi ingerlaareersimalluta sermersuarmi allannortoqalerneranut ilimasaarutaavoq. Maanna qanoq qut-sitsigisumiinnerput apparitupiluuleroq qutsissusersiummilu kisitsisit siulliit 15-imik aallartittut kisitsisit tullittut apparituoq.

piloortut. Ullumi toqussagaanni ulloq naleqqulluinnartuussaaq!

Kisianni toqorusunngilagut. Uneriataarsinnaanngilagut, immitsinnulli isitsigut toqarluta isigivugut, issariarnerullu ataatsip ingerlanerinnaani Iberiamiu Issittormiulu iliuuserisinnaasarput ataasiinnaq pillugu isumaqatigiipput; tassalu quppaq, qamutit 1700 kiilunik oqimaassuseqartut, uagullu inuit tallimat Spaniamersut Kalaallit Nunaanneersullu ilanngulluta, ingerlaarfiat napillugu ingerlasooq aqqusaassallugu.

Apusineranik qarsutsisarnitsinnit allaanerumik misinnartumik tinnallappugut. Qupparlu tulleeq ingerlarsorluta tikkikkiaartortillugu sulit saqqumminngitsoq Ramónimut, qamutit siulersortasut qaavanni tupermi isersimaartarfimmiittoq S-61-imillu aaneqarnissatsinnik pilersaarutaasumik qaammataasakkut oqarasuaat aqqutigalugu ataqatigiissaarileruttortoq, taama nillerpugut. 'RAMÓNNNNN!!'

Kimmut ingerlaarpugut

Tamanna ullunik aqqanilinnik sioqqullugu tingerlaaserluta angalanerput immikkuullarilluinnartuusoq Tasiilamiit kilometerinik hundredenik marlussunnik avannarpasinnerusumit aallarnersimavarput. Ingerlatigisarput qamutininik katitigaavoq, immikkoortunik katillugit sisamanik, siullerpaaq tassaalluni qamutit siulersortasut, tullii marluk nassataasiviullutik, kingul-lerlu napajuaannartumik sinittarfiutugaluni nerisarfiutigisumik tupertaqarluni. 50-inik ukiullip Ramónip Kalaallit Nunaannut ukiut 30-t sinnerlugit asannissuseqarluni attuumassuteqarsimasup, inuunerminilu arlaleriarluni ilaatigut Avannaani Kujataanilu



[KAL] Allaaserisamik allattoq Kalaallit Nunaata sermersuani inoqajuitsumi "Be a Pioneer"-imik allagartarsualisaartoq.

[DK] Artiklens forfatter med et "Be a Pioneer"-banner midt ude i Grønlands isørken.

[GB] The author of the article with a "Be a Pioneer" banner in the middle of Greenland's ice desert.

najugaqarsimasup, qamutit ukiut qilikkuaata ataatip affaatalu ingerlanerani ineriartortissimavai.

Ukkusissani najugaqarnermini qimusserneq ilinniarsimavaa, qamutinillu ingerlaarutitik takorluukkaminik, 2014-imi Sermer-suakut Kalaallit Nunaat kaajallallugu ulluni 35-ni 5000 kilome-terit sinnerlugit isorartussusilimmi ingerlaarutigineqartunik, sanasinnaajumalluni periutsinik tunngaviusunik marlunnik tigusaqarsimalluni, tassalu eqaallisaarsinnaassutsimik pisariis-sutsimillu.

Qamutit qisummik sanaajupput apusinerillu qulaattarlugit sermersuarmilu nalinginnaasumik manissuinnaangitsumi ingerlaarutigineqarnerminni qituliattussaallutik aput sermerlu iluaqutigalugit, akornutiginagit. Taamaattumik qisuit tamarluin-nangajammik allunaasamik qilorsorneqarsimapput, qamutillu taamaallutik anorip nukinganik kisiat ingerlateqarnermi qituliassinnaassusilerujussuullutik allaallu tupiloornaveersaarutitut sunniuteqartarlutik. Qamutit taama pisariitsigisumik sananeqar-simanerat tunngavigalugu qamutinik iluarsaassinerit sumiiffimmi pisinnaapput, assaannarmik allunaasanillu kingoraartissanik taamaallaat sakkoqarluni.

Qamutit pitsaaqutigillunnagaat asseqanngilluinnassutigisaallu tassaavoq anorimik ingerlateqarnertik, tingerlaatit 5-80 m²-it akornanni angissusillit iluaqutigalugit. Tingerlaat mikisoq aatsaat anorlersorujussuarimi atorneqartarpoq, ingerlaarnitsinnilu tinger-laat 60 m²-inik angissusilik atorneruarput. Suli torrallataanerusoq tassaavoq anorip qamutip sammivianut sanilliullugu 80 gradimik sammiveqartup allaat iluaqutigineqarsinnaanera. Tamatumani tamaviaarnerusarpoq, ilaatiqooriarlunilu anorip sammivianut sanilliullugu iluarsisuteqarneriarluni napparutit siulliit aap-paanni allunaasaq kigaallasaat atorneqartariaqartarluni. Tinger-laat – taamalu aamma qamutit sammiviat – assaat illugiissillugit tigummiviit immikkoortut atorlugit aquneqartarpoq tingerlaallu suialaarninnguugaluartunulluunniit sammivinnit tamaneersunut misikkarissorujussuulluni.

Sermiinnarsuaq nipaatsaq

Ulluni eqqissisimasuni seqinnersumi seqinninngitsumilu sermer-suarmiinneq sermersuakkullu ingerlaarneq migisaavoq angak-

kuakkatut ittoq, killissarli aamma ima qanitsigaluni assersuuti-galugu anorersuartillugu issittorsuarimi toornaarsivimiittutut qimaguteriarnissamat periarfissaqanngitsutut aamma misigisi-manartarluni.

Ulluni anoreqanngitsuni seqinnarissorsuusuni isigisarlu kaajal-lallugu sermiinnaasumi isigisaq timmisartumut ilaalluni nuissat qulaannut anillakaannertut nuissanillu qaortuinnarnik isigisaq tamakkerlugu takusassaqarnermut eqqaanartarpoq. Kiffaanngis-suseqartutut, qangatasutut misigisimanartarpoq, timmisartu-mulli sanilliullugu nunamut tunngasoqartarluni pinngortitardu 100 procentimik attuumassuteqarfingineqartutut misinnartarluni, sumiiffigisamimi allamik soqanngilaq. Taavalu nipaassuseq. N i p a s s u s e q! Angallatoqanngilaq, motoorerpaluttoqarani, sms-inik takkuttoqarpallasanani, allanik inoqarani, uumasoga-rani. Soqanngilluinnarpoq.

Inuppassuarnut tamanna annilaajummernartorujussuullunilu kiserliuummernartorujussuussa. Uatsinnut tassaavoq pifissami tulluuttumi peqatigiiffisatsinni paratiisi uagut namminerisarluninartut, sumiiffimmit inoqarnissaanik uumasuseqartoqarnis-saanilluunniit ilimanangilluinnartumit ajorata aniguisinnaaju-mallluta suleqatigiittut suleqatigiilluarfigisariaqagarput.

Paratiisi toornaarsivinngortoq

Anorit atuunnerpaasut ulloq unnuarlu kaajallallugit iluaqutigisinaajumallugit ullukut unnuakkullu suleqatigiiaat marlukkuu-tarluta ingerlaarpugut, ullunilu ingerlalluarfiginerpaasatsinni ullup unnuallu ataatip ingerlanerani 80-90 km ullunilu unam-milligassaanerpaani taamaallaat 5-10 km ingerlaartarlugit. Ullulli ilaanni meterimik ataasinngumilluunniit nikeriassanata. Ulloq anorigissaarfusoq ingerlaarfillu isorartooq ingerlaarfigineqareer-sorlu tassanngaannaq anorlernerulerpoq qamutillu tassanngaannaq unillutik. Qamutini tunorlenni sinngup-puani ernumallu-nga innanganinni minutsit qulit ingerlareersullu massipunga anillungalu qamutillu siulersortaasut ornillugit. Anori piffissap sivikitsup ingerlanerinnaani 10 m/s-imiit 20 m/s-imut sakkortu-sisimavoq quarsaarutigeqisannillu aquuttoq Manuel aquuttoqataalu Hilo peqanngillat, tingerlaat aamma peqanngilaq – tingitaasimal-luni, taakkualu marluk tiguniarlugu arpassimassagunarlutik,

tunngavilersuivunga.

Ulluni marlunni anorersuarpoq, tingerlaatitallu pitsaansaat ingerlatikkuminarnersaallu taamatulli sivisutigisumik periar-feeruteqqalluni, silalu atorsarormat allamik tingerlaatileriarluta qamutiniit Ilulissat timaanni ornigatta kilometerinik hundredenik arlalinnik suli ungasissuseqartut tungaanut ingerlaarfitsinni 6 km-inik ungasissusilimmi nassaaralugu. Nuannaartorujussuuvugut. Isorartuumut ingerlaaqqilerpugut, tingerlaatigiumanerusarpullu qamutineeqqilerluni.

Sermersuup qeqqani inuiattut ullorsiorneq

Juunip 21-ani unnuakkut nalunaaqutaq pingasunut makippunga seqineq kaaviinnartooq taamaalinerani killingusaakkut qullariar-toqqilersimasooq unnuarornerani assiliumallugu. Sila unerisima-voq, nuiaqarani sumiiffillu Kalaallit Nunaanni sumiiffinnit ta-manit nunap pingaarutaanik takutitsisutut misigisimanarluni. Pinngortitarsuaq alutornartorsuaq, avatangiisit peqqarniisut sermiinnaasullu, silaannaq erseqqaarilluinnartooq, inuullu min-nerpaanerani mianersunngikkunilu nittaallatut imaaliallaannaq suunngitsigilersinnaanerani eqqaasitsiuarut.

Kisianni mianersorpugut, iliuserisavullu tamaasa aqussin-naallugit. Taama misigisimavugut. Taamali misigisimaneq ullormi kingullermi tassanngaannaq peeruppoq, Sermeq Kujalliup tungaa-nut ingerlaartilluta pissutsini taamatulli angakkuagaatigisutut ittuni silagissorsuarmilu sermikkut qupparpassuit siulliit suk-kalisaaqaluta aqqusaartuleratigik – sermip qaavaniit metererpa-suarnik ammut sermip aatsanganerani nilleqisumik naapitsinis-samat qularnaatsumik aqqummi.

Naggatissaq qanillisoq

'STOP, STOP, STOP', Ramón suarpoq. 'We stop here. We stop here!' – Maanga unissaagut, maanga unissaagut, quppat pingajuat aqqusaareerlugu tupermi isersimaartarfimmit kiisami anillakka-mi ilassuteqarluni oqarpoq. Miguelip tingerlaat qamutit sinaannut



[KAL] Hilo Moreno tingerlaammik 60 m²-inik angissusilimmi tingerlaasersortoq.

[DK] Hilo Moreno hjælper et 60 m² stort sejl op i luften.

[GB] Hilo Moreno helps a 60 m² sail up into the air.

NORD STAR

24 · 26 · 28 · 31 · 32 · 34 · 37 · 40

PATROL



26



28



34



40



GRØNLANDS
STÆRKESTE
PÅHÆNGS
MOTORER

SUZUKI
MARINE
FRA 2,5
TIL 300HK

Grønlands BÅDCENTER

Box 2451 · Pukuffik 4-6 · 3900 Nuuk · Tlf.: 32 14 41
SE nr. 10927749 · www.baadcenter.gl · E-mail: baadcenter@greenet.gl

NORD STAR
BOATS
PATROL

Saga
boats

SUZUKI
MARINE

WASKI
ESKIMUQ

Sea Star

AMT
PREMIUM BOATS

Bankiliarnissat pinngitsooruk Spar turen til banken

Netbankimi Mobilbankimilu:

- Kontonik pilersitsinnaavutit
- Taarsigassarsinissamik/akiitsornissamillu qinnuteqarsinnaavutit
- Taarsigassarsiatit/akiitsornitit qaffanniarlugit qinnuteqarsinnaavutit
- Kortinik akiliutinik inniminniigt
- PIN-kodemik innimineeqqissinnaavutit
- Online-kut uatsinni atuisunnorsinnaavutit



I Netbank og Mobilbank kan du:

- Oprette konti
- Ansøge om nyt lån/ny kredit
- Ansøge om forhøjelse af lån/kredit
- Bestille kort + kreditkort
- Genbestille PIN-kode
- Bliv kunde online



Atuisunut siunnersortit attavigalugu ilitsersuutsigit.
Kontakt din rådgiver for personlig vejledning.

GrønlandsBANKEN
www.banken.gl · Tlf. 701234

Hotel Kangerlussuaq

ATAATSIMEERSUARTARFIK

ataatsimiinnermi atortunik tamalaanik pigisaqatoq...

Ataatsimeersuartarfik inunnut 60-it angullugit amerlassusilinnut ataatsimiinnermi atortunik tamalaanik, ininit ataatsimeersuartarfinnik, eqimattakkuutaarluni suliaqartarfinnik isersimaartarfinnillu, pigisaqartoq, neqeroorutigaarput. Tamakkiisumik nerisaqartitsinisamut, unnuinissamut kiisalu ataatsimiinnermi atortunik attartornissamut aamma periarfissaqarpoq.

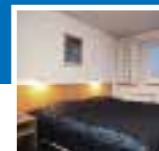
Ataatsimeersuartitsinnermi akigitavut inummataatsimut 1.195 kr.-niit aallartipput.

KONFERENCECENTER

med diverse mødefaciliteter...

Vi byder på et conferencecenter med mødefaciliteter op til 60 personer fordelt på både konferencelokaler, grupperum og opholdstue. Der er også mulighed for fuld forplejning, overnatning samt leje af mødeudstyr.

Vores conferencepriser starter fra 1.195kr/pers.



WWW.HOTELKANGERLUSSUAQ.GL



Med vindslæde over Indlandsisen

Suluk tager dig med på en utrolig rejse over isen med den spanske polareventyrer Ramón Larramendi og hans fire besætningsmedlemmer. **En ekspedition, der kun ville kunne lykkes med stor menneskelig vilje, energi og så godt med vind**

TEKST & FOTO: Malik Milfeldt, Visit Greenland



'Crevasse, crevasse,..., RAMÓN, CRE-VASS-SSE!!' – gletsjerspalte – råber jeg på engelsk af mine lungers fulde kraft, mens slæden kører i marchfart ned ad isen i medvind, velvidende at vi for få

timer siden har overskredet den 69° N breddegrad, og den vestlige længdegrad indikerer også, at vi er faretruende tæt på Sermeq Kujalleq, den mægtige bræ, der tilfører Ilulissat Isfjord en konstant strøm af gigantiske isbjerge.

Fremme i førerslæden sidder jeg, eneste grøn-

landske deltager på ekspeditionen, sammen med Miguel som kørte slæden på tidspunktet, da vi pludselig ser en faretruende gletsjerspalte komme imod os, kun lige fem meter foran os, fire, tre, to, en...og det sker lige så hurtigt som slæden føres af vinden over den meget samarbejdende sne og is under mederne.

Vi kørte op til 20-25 km/t i timen, vinden lige i ryggen, og morgenen var smukkere end nogensinde med changerende toner af azurblå farver i horisonten, lette skyer, og islands-kabet omkring os under evig forandring med dale og bløde bakker over det hele. Den første smeltevands-sø havde vi tilmed set ti minutter forinden. Et forvarsel om, at forandringer i isen var på vej,

efter at vi i halvanden uge havde kørt i højder på mellem 2200 og 2600 meter. Nu faldt vores højde dramatisk og højdemålerens første to tal startede med 15, mens de øvrige tikkede hastigt nedad. Skulle man dø i dag, ville dette være den perfekte dag!

Men vi havde ikke i sinde at dø. Vi kunne ikke nå at bremse, men fik kigget hinanden i øjnene, og på et splitsekund var der iberisk-arktisk konsensus om at gøre det eneste, vi kunne; nemlig at passere spalten, som gik på tværs af slædens køreretning med al sin 1700 kg. tunge vægt, inklusiv os fem sjæle fra henholdsvis Spanien og Grønland.

Vi fløj over med et bump, som mærkedes anderledes, end når vi passerede snedriver. Og

inden næste gletsjerspalte dukkede op af syne, og vi kom imod den med fuldt drøn, udrød vi ordene til Ramón, som var lige bag ved os i opholdsteltet monteret på førerslæden, og i fuld gang med at koordinere vores planlagte afhentning med S-6'eren over satellittelefonen. 'RAMÓNNNNN!!'

Vi drog mod vest

Elleve dage forinden var vores rejse for vinden begyndt et par hundrede kilometer nord for Tasiilaq på en helt særlig ekspedition af sin slags. Køretøjet består af sammensatte slæder, i alt fire moduler, hvor den forreste er førerslæden, de næste to bagageslæder og den sidste sove- og spiseteltet, der er permanent oprejst. Slæden er udviklet gennem halvandet årti af 50-årige Ramón, som har et over 30 år langt kærlighedsforhold til Grønland, og har boet i flere perioder af sit liv bl.a. i Nord- og Sydgrønland.

Fra sin tid i Ukkusissat lærte han at køre hundslæde, og to grundprincipper har han taget med sig for at kunne bygge sin drøm af et køretøj, som i 2014 kørte hele Grønland rundt på Indlandsisen, over 5000 km på 35 dage; nemlig: fleksibilitet og simplicitet.

Slæderne består af træ og skal kunne give sig, og arbejde med sneen og isen – ikke imod den – når man kører over snedriver og den generelt ujævne indlandsis. Derfor er stort set al træ surret sammen med reb, hvilket gør slæden utrolig fleksibel og nærmest støddæmpende, når man kører med vinden som eneste drivkraft. Princip-

pet om at bygge slæden simpelt og ikke så sofistikeret som muligt, gør også, at reparationer af slæden, kan udføres på stedet og med intet andet end håndkraft og erstatningsreb.

Slædens store force og det helt enestående ved den er, at den drives af vinden takket være sejl, som varierer i størrelse fra fem til 80 m². Det lille sejl bruges kun ved meget kraftig vind, mens vi på vores tur havde mest glæde af 60 m²-sejlet. Mere genialt er, at selv vinde der rammer 80 grader i forhold til slædens retning kan udnyttes. Man skal dog arbejde hårdere for det, og må nogle gange tage en kraftig rebbremse i brug på den ene af de forreste opstandere for at korrigere for den retning, vinden egentlig blæser. Selve sejlet – og dermed slædens kurs – styres med et håndtag i hver hånd og sejlet er meget modtageligt for selv de mindste ryk i alle retninger.

Den stille ørken af is

At befinde sig og køre på indlandsisen er en magisk oplevelse på de stille dage både med og uden sol, men grænsen er også hårfin så man for eksempel under en storm føler, at man befinder sig i et frossent helvede uden nogen som helst mulighed for at slippe væk.

På dage uden vind med høj sol og kun lutter is 360 grader rundt, minder sceneriet om de sekunder, hvor man bryder fri af skyerne i en flyvemaskine og kun kan se et evigt tæppe af hvide skyer under sig. Man føler sig fri, svævende, men til forskel fra flyvemaskinen er man jordbunden

[KAL] Qamutit saneraaniit isigalugit, tupeq unnuisarfiutigaluni nerisarfusooq saamerliuvoq, aquttullu tupiat talerperliulluni.

[DK] Slæden set fra siden med overnatnings- og spisetelt til venstre og førerteltet til højre.

[GB] The sled seen from the side with sleeping and eating tent on the left and lead ten ton the right.

og føler sig 100 procent i kontakt med naturen, for der er ikke andet, der hvor man er, end den. Og så er der stilheden. S t i l h e d e n! Ingen trafik, ingen motorer, der kører, ingen sms'er der tikker ind, ingen andre mennesker, ingen dyr. Ingenting.

For mange mennesker ville dette her sted være et meget skræmmende og ensomt sted. For os var det vores helt eget paradys af is den næste tid, vi havde sammen, og hvor vi skulle arbejde godt sammen som et team, for at slippe godt fra at befinde os et sted, hvor det ikke er meningen eller givet, at der skal være liv.

Paradis bliver til helvede

Vi kørte i to teams dag og nat for at udnytte fremherskende vinde hele døgnet rundt, og tilbagelagde 80-90 km på de bedste døgnet og kun 5-10 km på de mest udfordrende. Nogle dage



[KAL] Angalaqatigiit ataatsimoorlutik assingat: Miguel, Hilo, Ramon, Manuel aamma Malik.

[DK] Grøppebillede af Miguel, Hilo, Ramon, Manuel og Malik.

[GB] Group photo of Miguel, Hilo, Ramon, Manuel and Malik.

ikke så meget som en meter. Efter en dag med ellers god vind og en lang distance tilbagelagt, tog vindstyrken pludselig til, og med et ryk, stoppede slæden pludselig. Efter ti minutter, hvor jeg havde ligget ængstelig og vendt mig i soveposen i teltet på den bagerste slæde, stod jeg op og gik udenfor og hen til førerslæden. Vinden var gået fra 10 m/s til 20 m/s på kort tid og til min gru var både piloten Manuel og co-piloten Hilo væk, og det samme var sejlet – blæst væk, mens de to kun kunne være løbet efter det for at forsøge at fange det, ræsonnerede jeg.

Stormen varede to dage, og vores bedste og mest effektive sejl var væk i lige så lang tid, indtil vi fandt det 6 km væk fra slæden, da vi satte sejl med et nyt efter at vejret havde lagt sig – på vej mod vores destination oppe omkring Ilulissat, stadig flere hundreder kilometer væk. Glæden var stor. Vi tilbagelagde atter lange distancer, og vi havde vores yndlingssejl tilbage på slæden.

Nationaldag midt på iskappen

Den 21. juni stod jeg op klokken tre om natten for at fotografere midnatssolen, som havde begyndt sin opadstigende kurve over horisonten på det tidspunkt. Vejret var roligt, skyerne ikke til at se og det følte som om, at dette sted af alle i Grønland indkapslede essensen af landet. Storladet natur, rå omgivelser, isdækket landskab, krystallklar luft, og en evig påmindelse om, at mennesket er mindst og hurtigt kan blive lige så ubetydeligt som et snefnug, hvis ikke man tager sig i agt.

Men vi tog os i agt, og havde kontrol over alt, hvad vi gjorde. Følte vi. Men den fornemmelse

ophørte brat den sidste dag, da vi i lige så magiske forhold og i smukt vejr drønedes ud over isen på vej ud over de allerførste af mange gletsjersprækker mod Sermeq Kujalleq – den sikre vej mod en iskold og usikkert møde med isens gab adskillige meter under overfladen.

Enden er nær

'STOP, STOP, STOP', råbte Ramón. 'We stop here. We stop here!' tilføjede han, da han endelig kom ud af opholdsteltet, efter vi netop havde passeret den tredje sprække. Miguel fik sejlet ud til siden af slæden, hvor der ingen vind var. Det drattede ned som et flag, der faldt fra himlen.

Eventyret var slut. Vi var kun 20 km fra vores forudbestemte kryds på kortet, men målet gav ingen mening, for det befandt sig – viste det sig – midt i en zone med masser af gletsjersprækker og smeltevandssøer så langt øjet rakte. Vi brugte de næste seks timer på at etablere en sikkerhedszone omkring slæden, skille den ad, tage de sidste gruppebilleder, og afmærke en 8 x 12 m landingsplads til S-61'eren der skulle hente os.

Stor var glæden, da den dukkede op med sin karakteristiske rotorlyd og den knaldrøde farve. Den slog halvanden cirkel over os, og et øjeblik troede vi, piloterne ikke havde i sinde at lande i det krydsogtværs af gletsjerspalter, vi havde begivet os ud i. Ængstelsen varede dog kun få sekunder, for kort efter stod helikopteren sikkert på isen med hjulene blot begravet halvt ned i den ellers ret bløde sne. Vi var i sikkerhed. Igen. Ekspeditionen var ovre, og et nyt kapitel af vindslædens historie var netop blevet skrevet. ✪



PROUDLY MADE IN CANADA SINCE 1957

CANADA GOOSE®

Butik Sara - Kangerlussuaq - Ilulissat - Qasigiannuit - Uummannaq • Anuni - Aasiaat • Rita Sport - Maniitsoq
 Nanortalik Tourism Service - Nanortalik • Polarmagasinet - Narsaq - Sisimiut • Ittu.NET - Nuuk
 Timimut - Paamiut - Qaqortoq • Distribution - Ray Fine Enterprises 001 819 684 5551

Wind sledding on the ice sheet

Suluk takes you on an incredible journey over the ice with the Spanish polar adventurer Ramón Larramendi and his four crew members. **The success of the expedition** depends on great human determination, energy and fair winds

TEXT & PHOTO: Malik Milfeldt, Visit Greenland



‘Crevasse, crevasse, RAMÓN, CRE-VASSSE!!’ – I shout at the top of my voice, while the sled runs at cruising speed across the ice with a tailwind, fully aware that we

passed the 69° north latitude a few hours ago and the west longitude also indicates that we are dangerously close to Sermeq Kujalleq the almighty glacier that feeds Ilulissat Ice Fjord with a constant supply of gigantic ice bergs.

I was sitting up in the lead sled, the only Greenlandic member of the expedition, together with Miguel who was driving at the time, when we suddenly saw there was a perilous crevasse just five metres from us, four, three, two one ... and it happened just

day, this would be the perfect day!

But we did not want to die. We could not brake in time, just look each other in the eye and in a split second there was Iberian-Arctic consensus that the only thing to do, was to sail the sled over the crevasse which crossed the sled’s path, with all of the 1700 kg weight and five souls from Spain and Greenland respectively.

We flew over with a bump which felt different to when we drove over snow drifts. And before the next crevasse came into sight, we shouted a warning to Ramón, who was right behind us in the tent mounted on the lead sled coordinating our pick-up rendezvous with the S-61 helicopter over the satellite telephone. ‘RAMÓNNNNN!!’

We went west

Eleven days earlier, our very special, wind-

“You feel free, floating, but contrary to on an airplane, you are earthbound and feel 100 per cent in contact with nature”

– Malik Milfeldt

as fast as the sled was driven by the wind over the cooperative snow and ice beneath the runners.

We were driving up to 20-25 km/hour, the wind at our backs and the morning was more beautiful than ever with shimmering shades of azure on the horizon, light clouds and the ice landscape around us forever changing with valleys and soft hills everywhere. We had observed the first melt water lake ten minutes earlier. A warning that the ice was changing after our week and a half long journey at altitudes of between 2200 and 2600 metre. Now, our altitude was falling dramatically and the altimeter’s first two figures started with 15, while the others were rapidly counting down. If we were to die to-

powered expedition, had started a few hundred kilometres north of Tasillaq. The vehicle was a combination of sleds, in total four modules where the one in front was the lead sled, the next two were luggage sleds and the last sled had the sleeping and dining tent which was always up. The sled had been developed over one and a half decades by 50 year old Ramón, who had a thirty-year old love affair with Greenland and who had spent periods of his life in North and South Greenland.

He had learned to drive a dog sled when he was in Ukkusissat and he used the two basic principles of dog sleds, flexibility and simplicity, to build his dream vehicle in which he drove all round Greenland on the ice cap



in 2014, more than 5000 km in 35 days.

The sleds are made of wood and are able to flex and work with, and not against, the snow and ice when you drive over drifts of snow and the generally uneven ice. This is why just about all the wood is bound together with rope which makes the sled very flexible and almost shock absorbent when you drive with the wind as the only power source. The principle is to build the sled as simply, and not as sophisticated, as possible which also makes repairs on the sled easier since they can be carried out with nothing

more than your hands and extra rope.

The sled’s major strength, and what is quite unique about it, is that it is driven by the wind thanks to sails varying in size from 5 m² to 80 m². The small sail is only used when the wind is very strong and on our journey we got most out of the 60 m² sail. A brilliant detail is the fact that even wind that hits the sled at an 80 angle can be used.

However, you have to work harder and sometimes it is necessary to use a heavy rope brake on one of the front stanchions to correct the course for the direction of the

wind. Even the sail – and therefore the sled’s course – is steered with a handle in each hand and the sail is very sensitive to the least tug in any direction.

The silent ice desert

Driving on the ice cap is a magical experience on the quiet days with or without sun, but it can change in a flash and during a storm you find yourself in a frozen hell without any chance of getting out.

On windless days, with bright sun and only ice in a 360 degree radius, the scenery

[KAL] Juunip 21-ani 2016-ip unnuap-qeqqata kinguninnguagut seqineq.

[DK] Tidlig morgensol ikke så længe efter midnat den 21. juni 2016.

[GB] Early morning sun not long after midnight on June 21st 2016.



is reminiscent of the second you break free of the clouds in an airplane and can only see an endless carpet of white clouds below. You feel free, floating, but contrary to on an airplane, you are earthbound and feel 100 per cent in contact with nature, because there is nothing else. And then there is the silence. The Silence! No traffic, no engines running, no text messages ticking in, no-one else, no animals, nothing.

For many people, this would be a frightening and lonely place. For us, it was our own paradise of ice during the time we spent together, working as a team in a place where it is not given, that anything should live at all.

Paradise becomes hell

We drove day and night with two teams to exploit the prevailing winds round the clock and we travelled 80-90 km on the best days and only 5-10 km on the most challenging days. Some days we did not even travel one metre. After a day with otherwise good wind

and a good distance behind us, the wind suddenly picked up and with a jerk the sled behind us suddenly stopped. After ten minutes of anxiously turning in my sleeping bag in the tent on the rear sled I got up and went outside to the lead sled.

The wind had risen from 10 m/s to 20 m/s in a short while and to my dismay, both Manuel the pilot and Hilo the co-pilot were gone, as was the sail – blown away. I assume they had chased after it to catch it.

The storm lasted two days and our best and most effective sail was gone for a long time, until we found it 6km away from the sled, when we set sail with a new one, after the weather had improved – on the way to our destination up around Ilulissat, still hundreds of kilometres away. We were overjoyed. We were again able to travel great distances and we had our favourite sail back on the sled.

National Day on the ice cap

On June 21st I got up at three in the morn-

[KAL] Quppaq uninnngavigisatsinni qamutit aterpiannguanniitooq paasinarsivoq.

[DK] En spalte viste sig at gå på tværs af slæden, der hvor vi var stoppet.

[GB] A crevasse crosses under the sled where we stopped.

ing to photograph the midnight sun which had begun its ascending arc over the horizon at that time. The weather was calm, not a cloud in sight and it felt as though this of all places encapsulated the essence of the country. Magnificent nature, raw surroundings, ice-covered landscape, crystal clear air and a constant reminder that man is the lesser being and can fast become as insignificant as a snowflake, if care is not taken.

But we took care and we felt we were in control of what we were doing. But that feeling ended abruptly on the last day when, under just as magical conditions and in fine weather, we sped out across the ice on the way to Sermeq Kujalleq over the first of many crevasses – the sure way towards an ice-cold and dangerous meeting with the maw of the ice many metres beneath the surface.

The end is nigh

‘STOP, STOP, STOP’, yelled Ramón. ‘We stop here. We stop here!’ he added, when he finally came out of the day tent after we had just passed the third crevasse. Miguel got the sail to the side of the sled, out of the wind. It fell like a flag dropping from the sky.

The adventure was over. We were only 20 km from our predetermined cross on the map, but the goal made no sense because it proved to be situated in a zone with crevasses and melt water lakes as far as the eye could see. We spent the next six hours establishing a safety zone around the sled, taking it apart, taking the last group photos and marking an 8 x 12 m place where the S-61 that was coming to pick us up could land.

We were overjoyed when it turned up with the characteristic sound of its rotor and its bright red colour. It flew a half circle around us and for a moment we didn’t think the pilot was going to land on the criss-cross of crevasses in which we found ourselves. However, there were only a few moments of anxiety, before the helicopter had been set down safely on the ice with its wheels half buried in the soft snow. We were safe again. The expedition was over and a new chapter in the history of wind sledding had just been written. ✨

THE WINDSLED

THE JOURNEY



THE KITE

It is together with the wind, the windsled propellant. They are equipped with twelve kites. The biggest one has an area of 80 square meters (it is used for slow winds). The smallest has a measure of 5 square meters (it is used for strong winds).

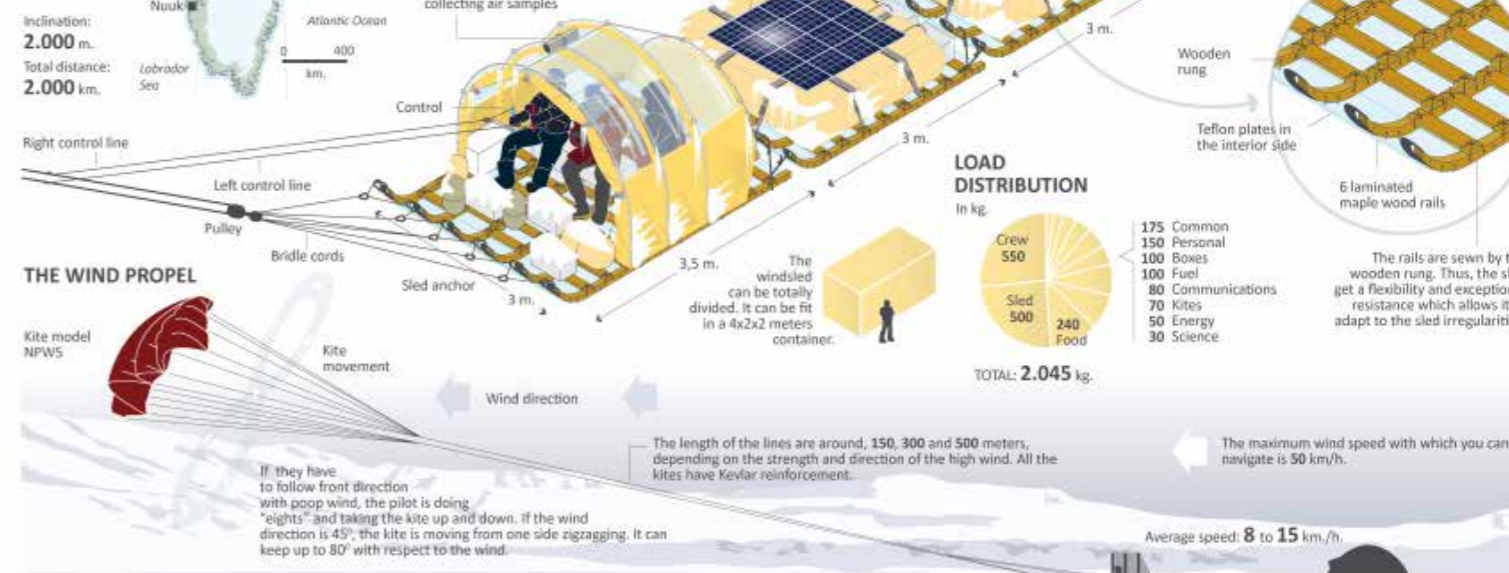
LOAD MODULES

The food, kites, tools and spare parts, etc... are divided in two sleds. Covered with canvas. And above them there are solar panels that charge the batteries used for recharging the electronic equipment (phones, computers, cameras, etc...).

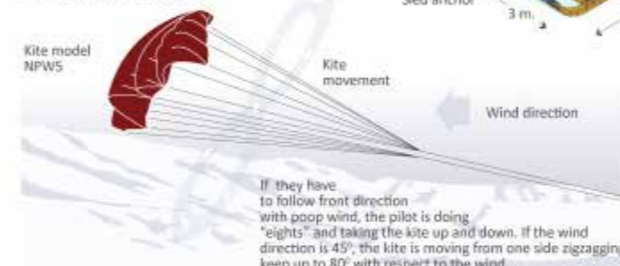
LOCOMOTIVE MODULE

It is the traction part of the sled. The kite is attached to it. Three members of the team are responsible for flying/running the kite in shifts of 10 hours.

Instrument for collecting air samples



THE WIND PROPEL



[KAL] Hilo Moreno siuttuusut tupianniipqoq qamutinilla iluarsaassilluni.

[DK] Hilo Moreno sidder i føreteltet og udfører småreparationer af slæden.

[GB] Hilo Moreno sits in the lead tent and carries out minor repairs on the sled.