



Bílabúð Benna og Warn  
Kynna  
Jeppi á Hvannadalshnjúk

27 6'92

# Planið: Ferð á Vatnajökul með blaðamenn

- Vatnajökul 21-25 apríl
- Ferðin var kostuð af Warn spilframleiðanda
- Bílar voru merktir með Warn og Bílabúð Benna lógum
- Blaðamenn frá Four Wheeler, USA. !!!! Þýskaland, !!!!! Japan
- Lagt af stað frá Bílabúð Benna að morgni sunnudags 21 apríl
- 10 öflugir jeppar– reyndir ferðamenn
- Mikil leynd varðandi endanlegan áfangastað
- Þegar ferðin var hafin





27 6'92





# 1992 CATALOG



5 RV WINCHES

16 UTILITY WINCHES

20 MOUNTING SYSTEMS

26 4X BOARDS

27 ACCESSORIES

30 4X FLARES

32 4X LIGHTS

37 AEROCOVER



## The Warn Glacier Expedition: Reykjavik, Iceland 1991

When Warn goes looking for adventure, we don't mess around. That's why when our Distributor from Iceland came to us with the idea of climbing the tallest mountain in Iceland *in a truck*, we pulled out our winch and our wallet and went to work. What followed was an adventure unlike any before that pitted man and his machines against the mountain. It was a heroic test of courage and ingenuity by expedition members and proved once again, the power and durability of Warn products.

The challenge was to drive across Vatnajokull Glacier, the largest glacier in Europe, to the base of Hvannadalshnukur mountain and winch a truck to the top of this 7,000 foot high monster. Because of extreme weather patterns coming out of the arctic and the size of the glacier, Vatnajokull has some of the most extreme and dangerous weather conditions in the world. In fact, each vehicle was equipped with Loran C marine navigation systems used to navigate on the glacier in near zero visibility.

All expedition vehicles ran with 44" tires that were under-inflated as low as 1-1/2 psi to get maximum flotation over the deep snow. The combination of large tires, low inflation and power driving through deep snow caused excessive torque on the Warn hubs, but not a single hub failed.

Warn spot and fog lights pierced through the thick ice fog during the long nights of driving to reveal the vast empty whiteness of the untracked glacier.

And finally, the Warn factory XD9000 winch pulled the Jeep Comanche pickup to the peak of Hvannadalshnukur mountain.

The winch was used in 78 back to back pulls up 45 degree slopes in temperatures of 5-10 degrees and winds up to 30 m.p.h. The grueling ascent took over 12 hours. After the expedition, the winch was disassembled and each part inspected. Even after the punishment of the glacier and the 20+ hours of winching, the XD9000 showed virtually no wear to the brake, the motor, the gears, or even the wire rope. In short, the winch performed flawlessly. But even as we were climbing the mountain, our winch engineers were dreaming up ways to make this incredible winch even tougher.



The result: the new XD9000i. The "i" means it has integrated solenoids which make mounting easier, a Direct Drive Cone Brake (patent pending) system for better holding power, and more clearance for the cable. Of course, we kept the cooling fins and *SERIES WOUND POWER*™ motor, in case you have the urge to climb a glacier. This is what happens when an engineer takes well enough and makes it better.

To get a closer look at the new XD9000i, see pg. 9. To learn the day-by-day story of the Warn Glacier Expedition, look for the daily log entries and photos throughout the pages of this catalog.



### DAY 1

The expedition started out with a warning of things to come when just three hours into the expedition, two vehicles broke through the ice on a frozen lake and sank to the door handles. It took 6 hours to recover both vehicles and another 6 hours to dry them out. We had to completely unload the vehicles, dry gloves, socks and hand dry all tools and extra parts

as well as re-wire much of the electrical system. This thorough dry job was necessary to be sure the parts didn't freeze together in the zero degree temperature. With the vehicles dried out, we loaded up again and made the trip across the glacier and arrived at a cabin at the base of the glacier at about 5:00am of day 2.

*Continued page 6*



# 過酷で冷酷なフィールドテスト

## ウォーン・氷河探検inアイスランド

ヨーロッパ最大の氷河バトナヨークルを有する北大西洋の小国アイスランド。ここで世界最大のウインチメーカー、ウォーンが主催する氷河探検が行われた。日本からは本誌がプレス参加。過酷なウインチ・フィールドテストと、想像をはるかに上回る氷河での9日間の探検の模様をお届けしよう。



見事初登頂を果たしたコマシチの前に立つのは、日本人でたどりこの探検に参加した本誌編集部中村。

### 4x4MAGAZINE Mr. ナカムラ

下記の物を用意し、4月20日までにレイキヤビク（アイスランドの首都）に集合のこと……極寒用パーカ/コート、零下25度に耐えられるブーツ、ウール下着2組、ウールハット/フェイスマスク、ウールソックス2組、手袋及びミトン2組、中綿入りのレインギア、濃いサングラス、零下25度に耐えられる寝袋、水着（ホットスプリング、つまり温泉用）。なお、あなたは4月18日出発、28日アイスランド出国の予定。

Barbara O'Donnell  
Warn Industries, Inc.  
Marketing Services Team Leader  
○

ウォーン・マーケティングサービス・チームリーダー、バーバラ・オドネル女史からのファックスを受けた日、東京は気温が24度まで上がった。なんと50度もの気温差がある国で、いったいどんな催しがあるのだろうか。もちろんアメリカ・オレゴン州に本拠を持つウォーンが主催するイベントだから、ウインチを使って何かしらするに違いない。しかし、その内容は未発表のまま。私は早速アイスランドについて調べてみたが、市販されている資料はほとんどない。火山と温泉と氷河を有したイギリスの北に浮かぶ島国というのが、

アイスランドに対する私の貧弱な知識である。名前のとおり氷の国なのか、英語は通じる国だろうか、そして趣味としての4x4を持つ国なのだろうか。"氷漬けで死ぬならきれいな姿のままだから、砂漠で風化を待つよりよいいいじゃん"などと減らず口をたたきながら肩を小突く編集部員たち。

私は50kg以上（毛皮、野営道具、撮影器材などを持っただけで大荷物になってしまった）の荷物を引きずりながら、ともかくアイスランドの首都レイキヤビクに向かった。

### 北緯66度、零下25度の島

さて、WARN GLACIER EXPEDITION in ICELAND（ウォーン・氷河探検・イン・アイスランド）の趣旨はいったい何なのだろうか。現地でさっそくバーバラ女史に聞いてみた。すると、なんでもアイスランドの最高峰フバンナダルシュヌークル山（標高2,119m）の頂上にウォーンウインチXD9000を使用して車で登頂することだという。フバンナダルシュヌークル山はヨーロッパ大陸最大の氷河"バトナヨークル（VATNA YÓKULL：バトナ氷河）"にある雪と氷に覆われた山だ。どうやら4x4での氷河探検とウインチによる登頂というのがその目的だったようである。

極地探検は、昨今テレビや雑誌などの依頼で自称アウトドアマンの体験レポートが流行



アイスランドの最高峰フバンナダルシュヌークル山頂へアタックするコマシチ。キャンプ地から100mほどで、急勾配と深い雪のためにスタック。ウォーンウインチXD9000の力を長時間使用と極寒という最悪の条件のもとで行われた。





*Britain's leading four-wheel-drive action magazine*

# ULTIMATE SNOW

## Off-roading in the land of fire and ice

### JEEPS

Here to stay

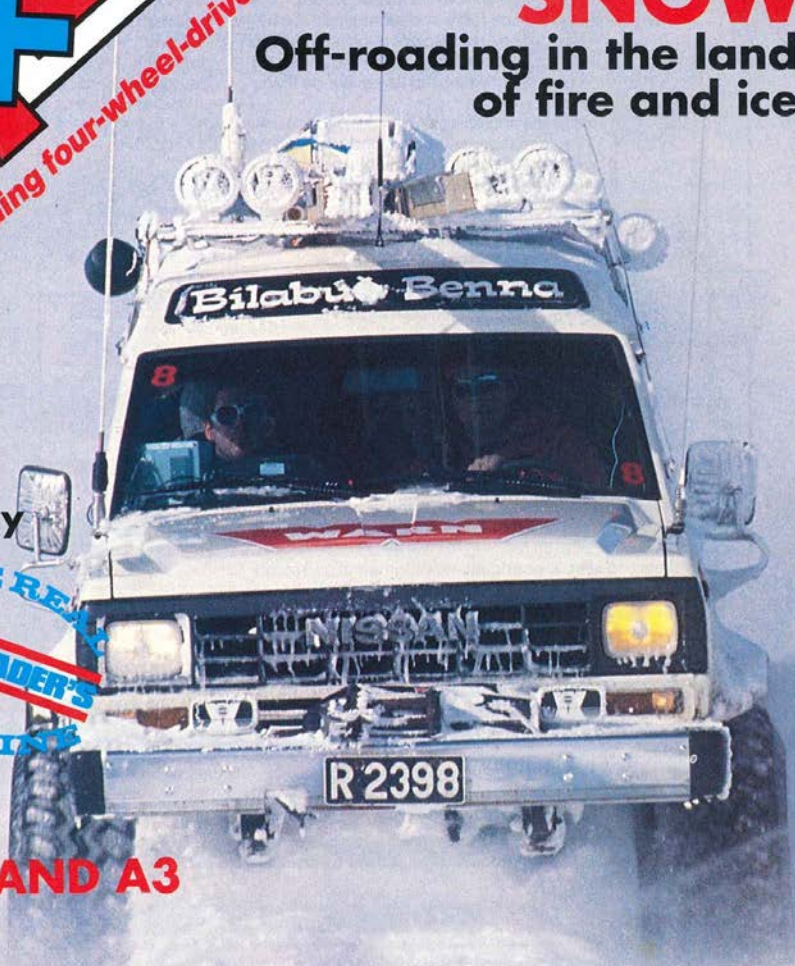
*THE REAL OFF-ROADER'S MAGAZINE*

*Tested*

### AUVERLAND A3

### PAINTJOB'S PASSION-WAGON

**++ MOTOR SAFARI COMPETITION ++**  
**++ Vehicles + Parts + Equipment + For sale ++**



27 6'92



# Jeppi á Hnjúkinn

- Bílar og ferðafélagar

- Toyota Hi-Lux: Vilhjálmur Freyr Jónsson, Árni Páll Árnason, leiðangursstjórar
- Jeep CJ-7: Jónas Sigurðsson, Guðbjörn Ingason
- Jeep Commanche: Jón Eyjólfsson, Peter McGilliway, Four Wheeler
- Toyota Double Cab: Ingimundur Þór Þorsteinsson, Páll Stefánsson, ljósmyndari
- Ford Bronco II: Birgir Brynjólfsson, Mike Burns, Warn
- Ford Econoline E-150: Þorgrímur St. Árnason, Snorri Hauksson, Barbara O'Donnel, Warn
- Ford Bronco: Benedikt Eyjólfsson, Ómar Ragnarson, Jóna Rós Benediktsdóttir, John Stewart, Four Wheeler
- Nissan Patrol: Arngrímur Hermannson, Árni Sæberg, ljósmyndari MBL Harold Pietschmann, Þýskalandi, Gunnlaugur Rögnvaldsson, 3T
- Toyota Hi-Lux, Xtra Cab: Snorri Ingimarsson, Nosomi Nokamura, blaðamaður Japan
- Suzuki Fox: Þórður Valdimarsson, Þorvaldur Valdimarsson
- IH Scout: Ægir Bjarnason og Aðalsteinn Símonarson

Lagt í hann



[gifs.com](https://www.gifs.com)

27 6'92



AVVENTURA

BRRRR...

ISLANDA □ ROBA DA UOMINI DURI LA  
SCALATA DEL GHIACCIAIO VAINAJOKULL,  
AFFRONTATA CON 12 FUORISTRADA: È GRANDE  
QUANTO TUTTI I GHIACCIAI ALPINI  
MESSI ASSIEME E LA TEMPERATURA  
SEGNAVA SPESSO 25 SOTTO ZERO





Sunnudagur 21  
Á bólakafi



27 6'92



# Björgun





# Jökulheimar

## VATNAJÖKULL

### FRAMHALD

#### Búnaður í förinni til koma jeppanum upp

500 metra stálvir  
3 jümmarar  
Kaðlar 650 metrar  
5 snjóakker  
3 trédrumbar 4x4 \*  
10 virðisár  
100 virklemmur  
2 snjóþotur  
8 ísaxir  
8 þór mannbroddar  
30 metra líflína  
50 ísnaglar  
5 skóflur og járnkarl  
2 blakkir  
virkklippa  
teygjutóg  
keðjur 6 metrar  
6 handtalstöðvar  
4 sett snjóflóðastangir  
40 bambusstangir

#### Ýmis aukabúnaður

4 tappasett, 4 limdósir, regnhilfatappar, tech spray, dekkjaskafa og rúlla, 3 felgujárn, varaslanga, 2 felguventilar, 38" radial mudder á felgu með 5 og 6 gata miðju, 44 \* fun country dekk á felgu, 3 rúllur einagrunarband, 2 rúllur

strigalimband, 5 metrar rafmagnsvír, flattengi, 50 öryggi, afeinagrunartöng, voltmælir, kastaraperur, tin, gaslöðbolti, starikaplar, rafsubúvir 2,5 og 3,25 krómvír, rafsubúhjálmur, gashilarí, boltar og rær, pakkningarefni, skærí, 4 vasaljós, tuskur, 2 pappírsvúllur, 20 í af mótórolu, 10 í af girollu, 15 í af sjálfskiptiollu, 15 í frostlögur, 1 í bremsuvöki, 3 í stýrisvöki, 3 lúpur, koppafelti, koppafeltisprautu, 2 trektir, 6 slöngur, olíusuga, 2 tunnudælur.

#### Verkfæralisti

topplyklasett  
10-32 mm 1/2"D  
topplyklasett  
3-13 mm 1/4"D  
topplyklasett  
1/2 D 3/8"  
fastalyklar 7-22 mm  
3 hamrar  
stjórnuskúfur  
flöt skrófujárn  
3 wise grip  
startara lykjar  
nippil lykjar  
4 splittangir  
kertatoppar



Elfir þessa útreið í óveðrinu var Benedikt Eyjólfsson ljóra tíma að hreinsa vélarsalinn og koma jeppanum í gang.

skiptilyklar  
rúnþjalir  
hálmánabjalir  
járnsög og 10 blöð  
virbursti  
4 meitlar  
5 úrrek  
koparúrrek

sekkantasett  
6 flatjöfur  
2 gerðir bitarar  
5 dragklær  
2 nippilangir  
2 stuðaratjakkar  
glussatjakkar  
skífumál



Bensinbigðir voru geymdar í Grímsvötnum, sem kom sér vel þar sem um langan vega var að fara.



Mánudagur 22

# Veðurtepptir í Grímsvötnum

- Sofið – borðað í Grímsvötnum
- Bílar fenna í kaf
- Ómar fer á kostum



27 6'92



Hópur tólf jeppa lagði af stað frá Blilabúð Benna, drekkhlaðnr vistum og mannskap, sem bæði átti að vinna verkjð og fylgjast með því fyrir innlenda og erlenda fjölmöla. Jepparnir voru af ýmsum gerðum, til að hafa fjölbreytni með í spili. Fyrsti viðkomustaður var í Grímsvötnum, þar sem gista þurfti yfir nótt vegna veðurs, en Ómar Ragnarsson sá um að halda mönnum í

Ómar Ragnarsson hélt mönnum í góðu skapi í Grímsvötnum með gamansögum og vísu um ferðafélagana, en hann var á stíflendum þeytingi í ferðinni, ýmist á jeppa, vélsléðra eða í flugvél. Óstjóðvandi orkubú.



réttu skapi með stökum um meðlimi hópsins. Þegar veðrinu slotaði, voru tveir jeppar sendir á undan hópnun, sem síðan hélt af stað í átt að Hvannadalshnjúk.

Það var ólýsanleg sjón sem blasti við mönnum kvöldið eftir, þegar komið var á áfangað. Tunglið lýsti upp hnjúkinn og hann var svo tignarlegur og hrikalegur að fæstum ferðalöngunum datt í hug að hægt yrði komast á toppinn. Hann leit út eins og ókleift virki. Tjaldbúum var slegið upp og hringur myndaður með jeppunum til að skýla fyrir hugsanlegum óveðrum. Strax morguninn eftir var hafist handa við undirbúning þess að koma Jeep jeppanum upp brekkuna, sem lá fyrir ofan tjaldbúðirnar. Mörgum fannst brekkan nánast ósigrandi að sjá, en þó hlaðaði í mönnum að takast á við verkefni, sem svo marga hafði dreymt um að framkvæma.

Hópur manna gekk í það að koma fyrir festingum fyrir virinn, sem spílvrinn tengdist síðan í gegnum jómmsara og lá aðalvirinn 440 metra leið niður brekkuna. Sem festu fyrir virinn voru grafnir niður þrjú 4x4 tonnmu plankar, sem lágu þvert á átakstefnunna. Voru fjórir metrar á milli þeirra. Í plankann sem lá efstur var virinn festur með lykku sem var í enda hans í breiða stroflu, en stroffur voru settar utan alla



Stórþvottur eftir erfiða innveru í atakaveðri, Þorvarður Björgúlfsson lét veðrið um að hreinsa svitann.

plankanna og tengt á milli, í stað þess að nota vír, sem hefði getað skorist í gegnum plankana. Tveir plankana sem lágu neðar voru tengdir með vírlásun við virinn, þannig að átak kom á allar festurnar í stað einnar. Með þessu móti var gulltryggt að festingarnar héldu, sama hverju á gengi og þegar spílvrinn hófst þá höggubúst varla festurnar.

Sjálf spílvrinn var síðan annað mál. Haft var tvöfalt öryggi í jeppanum. Jómmsari var plakkur á aðalvirinn og svo tenging í króka framan á jeppanum. Þessi jómmsari var síðan dreginn áfram eftir því sem



Leiðin á jökullinn kunnúð. Annar leiðangustjóranna Ární Páll, Ingimundur Þorsteinsson og Arngrímur Heimannson skoða myndir af jöklinum. Eftir ýmsa erfiðleika sem upp komu báru þeir síðarnefndu óvænt hita og þungan af mörgum verkum í ferðinni.

spilið dró jeppann áfram, en spílvrinn var dreginn út í gegnum blokk og hún fest í annan jómmsara. Spílvrinn var tekninn gegnum blökkina og festur í hásinguna, síðan var spilað inn og jómmsararnir dregnir ofar eftir því sem jeppinn mjakaðist áfram. Jómmsararnir voru aldrei teknir af vinnunni, til að gæta öryggis og á miðjum öðrum degi spílverksins komst jeppinn upp erfiðasta hjallann og upp á hrygg, sem lá að toppnum.

Jón ok síðan jeppanum eftir hryggnum og festir í hópnun fylgdu fast á eftir, eða voru komnir á toppinn til að taka á

móti honum. Í tvo daga hafði hópurinn barist við að koma jeppanum upp og það sem á tímabili vírtist vonlaust verk færðist nær því að verða staðbreynd. Aðeins þurfti að sigrast á lokabrekkunni, sem var harla illið má miðað við það sem á undan var gengið. Snjóakkeri var rekið niður og jeppinn spilaður upp og hjörtu manna fóru að slá örur, þó preytan væri farinn að sílja í mörgum eftir erfiðleikanna. Spílvrinn var losaður og síðustu metrana ok Jón jeppanum án aðstoðar spilsins og varð um leið fyrstur til að aka í 2119 metra hæð yfir

sjávarmáli og á hæsta jökul Evrópu. Sjálfsagt gaf lokaspretturinn mörgum sömu tilfinningu og fjallgöngumanni, sem kemst á tindinn eftir baráttu við náttúruöflin. Í báðum tilfellum þarf hugvit og festu til ná árangri.

Á toppnum dvaldi stór hluti hópsins í nokkra klukkutíma og beið þetta myndatökuveðurs, sem menn höfðu rétt mist af á leiðinni upp lokakafliann. Jeppinn var síðan spilaður niður altur og unnið hörðum höndum að því að taka allan búnaðinn með heim, ekkert var skilið eftir, þó mönnum lægi á að komast heim í kaophlaupi við komandi óveður. Tveir jeppar voru sendir í Grímsvötn á undan hópnun, til að ryðja leiðin og tveir aðrir jeppar áttu að finna nýja leið niður af jöklinum, en loks þegar meginhluti hópsins komst af stað, þá var komið í oefni.

Jepparnir sem áttu að finna nýja leið komust í hann krappann, lenti á mjög hættulegu sprungusvæði og var ekkert viðlíkt að snúa við, hvað þá að lá stærri og þyngri jeppa sömu leið. Því héldu okumenn þeirra áfram á meðan megin hópurinn ok í átt að Grímsvötn, en þá tók þvílíkt lílivíð við að á endanum stöðvaðist hópurinn vítt og breitt í brekku einni í kafaíðsbyl í þriðja sólarhring.

Hér að neðan: Vilhjálmur Freyr og Ingimundur Þór Kleddir til að taka á við toppinn.



Ristjóri og ábyrgðarmaður  
Gunnlaugur Rögnvaldsson



Póstbox 12233 110 Reykjavík  
Sími og fax 672027

Höfnun og umbrót  
Hermóður Sigurðsson  
Síðumála 2, sími 685433

2 töl 1991

Filmvinnu og litgreiningar  
Útróf Brautarholti 24, sími 617195

Prentun og bókkband  
Prentsmiðjan Ísafold sími 17165

Ljósmyndun  
Gunnlaugur Rögnvaldsson

Ávintýrið á Vatnajökli vakti mikla athygli og fær sinn skerf í blaðinu, þó nánar verði fjallað um ýmsa þætti ferðarinnar síðar, enda margt sem dæf á daga ferðahópsins fráka. Tartaaran fór af stað með lötum og nýhórnúð rally cross braut mun ónglegga verða akstursíþróttum til upplýfingar. Svíplegt dauðsfall Jóns S. Halldórssonar í var þjappaði mönnum saman og kændi vonandi að aldrei er af varlega farið í heimi umferðar og aksturs. Jón á sinn þótt í þessu blaði, var frumkvöðull að því að farið var að skrifa að verulegu ráði um akstursíþróttir hérlendis með útgáfu tímaritsins Mótorsport. Þetta blað ber keim af hans hugmyndum og sýnir að hann hefur víða hafi áhrif, enda einn líflegasta persóna sem í akstursíþróttum hefur verið.

## Toppurinn í jeppaspilum Ramsey. Mest seldu spilin í USA

Þrófanir tímaritsins „Four Wheeler“ staðfesta yfirburði Ramsey jeppaspilanna. Reyndir jeppamenn vilja að Ramsey spilin taka 40% minni straum frá rafgeymi en þau sem komast næst þeim. Eignum fyrirliðgjandi ýmsar gerðir og stærðir á hægstaðu verði, ásamt varahlutum



Ramsey nú á Íslandi  
**BÍLABÚÐIN**



**H. Jónsson & Co.**  
Brautarholti 22, 105 Reykjavík, sími 91-22255





Manoeuvring through deep, slushy snow is a methodical and calculated process involving all of the elements of traction, proper gearing and low end torque — a very different proposition from powering through the mud, where high horsepower is the key.

Specialist 4x4 shops have developed a method of mating two transfer cases to achieve extremely low gearing. Ratios as low as 5.0:1 have been accomplished. One 4x4 owner successfully linked two NP207 transfer



cases, enabling him to creep along the snow at a snail's pace — taking full advantage of flotation and traction.

Most often it is high-powered American V8 engines that drive those tyres across the snow. The mostly carburetted motors have undergone serious performance work to optimise torque. This is often achieved via the addition of new cams, carburetors and headers. Vehicles without torque-biased

**Top:** Once buried in the snow, the shovel shaped anchors make an ideal winch point. **Below:** Four wheelers in Iceland mostly rely on synthetic lubricants to keep their machines running when the going gets cold. **Inset:** Loran C navigational computers; the system used by the island's fishing fleets, can guide a convoy through challenging obstacles

engines must have extremely low gears or they'll never make it. Even a well-equipped truck can find itself mired in the snow like a dinosaur in a tar pit.

When vehicles do get stuck, winch anchors are the most commonly utilised help-mates. Since a tree in Iceland is as rare as a balmy day, off-roaders always carry sheets of aluminium off which they can winch. The light-weight anchors are usually shovel-shaped, which helps secure them to the snow. These anchors also double as bases for jacks and are designed to attach to the foot of the jack to create a solid footing on soft snow.

One of the best examples of their effective use occurred during the Warrn Glacier Expedition in 1991. The final stage of this challenging trek required a 1,000ft winch all the way to the summit of Vatnajokull at virtually a 90 deg angle. After 72 consecutive pulls on an anchor-mounted cable, the near-vertical obstacle was finally conquered. An incredible feat!

The barren, unforgiving glaciers play host to some of the most severe weather on Earth, and it is distinctly possible that at some point during the trip, an off-roader through no fault of his own, will find himself inextricably



Visitors to the "Land of Fire and Ice" known for its icy peaks and steaming geysers, will discover an unparalleled backdrop for the most intense and dramatic off-road adventures,

trapped. Ferocious winter storms have been known to delay expeditions for days, with participants huddling up inside frosty vehicles waiting for the onslaught to pass. "A good book is arguably the best defence against such a possibility," suggests one veteran, who adds that he "usually throws some into my tool-box before a trip". Because glaciers are riddled with dangerous, sometimes deadly cracks, attempting to proceed with low to zero visibility is foolish.

Patience is often the only course available.

There are some other options to finding one's way, but they don't come cheaply. Loran C navigational computers, the system utilised by the island's fishing fleets, can guide a convoy through the most blinding storms. By consistently feeding the dash-mounted computers with longitude and latitude information, locations and destinations are easy to determine. Some of the more sophisticated systems allow drivers to pre-programme known obstacles or to plot a trip's

progress. Other navigational systems are satellite driven, providing unparalleled accuracy.

It seems almost fitting that the ancestors of Eric the Red would elevate off-road navigation to an art form. Ever since their island was settled in the ninth century by the Vikings, the people of Iceland have displayed a flair for vigorous exploration. This Viking-seeded curiosity and desire to discover the unknown is a unique result of heritage and geography.

From this volcanic outcropping in the North Atlantic, their famed forefathers discovered a frigid and lonely neighbour to the north, Greenland. The drive westward was continued by Leif Erikson, whom every Icelander will credit with the discovery of North America, centuries before Columbus was born.


Given the fantastic landscape, culture and food, it's hard to imagine why anyone would want to leave. Iceland's rugged terrain was formed by a huge amount of volcanic activity. Eruptions occurring every five or six years have made the island the recipient of one-third of the earth's total lava output since 1,500 AD. Combine the crusty land mass with its desolate northern location and you are faced with a region

that will challenge even the heartiest soul.

In sharp contrast to the punishing landscape is the culture. The island's inhabitants have embraced their hardships and developed a fantastic standard of living. The waters off the coast produce some of the most profitable fishing in the world. The country's soaring standard of living is an honest testament to their ability to manage the fishing grounds responsibly.

Back at home, the citizens of Reykjavik have little need for foreign oil to keep them cosy since most heating is provided primarily from geothermal water piped into their homes and apartment buildings as a low cost and pollution-free source of heat.

Given the country's history, it's only natural that pastimes with an adventurous edge, such as mountaineering, sailing, skiing and four-wheeling are the national passions.

"The off-roading opportunities you find here are among the finest in the world and my countrymen are among the best equipped," asserts Benny Eyjolfsson, owner of Iceland's largest four-wheel-drive shop and veteran of numerous off-road treks. "The drive for adventure is definitely in our blood." 



Þriðjudagur 23. apríl

# Grímsvötn - Hvannadalshnjúkur

- Byrjað var að moka bíla upp og gangsetja
- 3 bílar sendir af stað
- 2-3 tímum síðar fór hópurinn af stað
- Ekið í rysjóttu veðri í fyrstu
- Tíðindalaus að mestu
- Komið að hnjúknum um miðnætti
- Hnúkurinn baðaður í Tunglsljósi





# Lagt af stað úr Grímsvötnum



27 6'92



Hrikaleg aðkoma





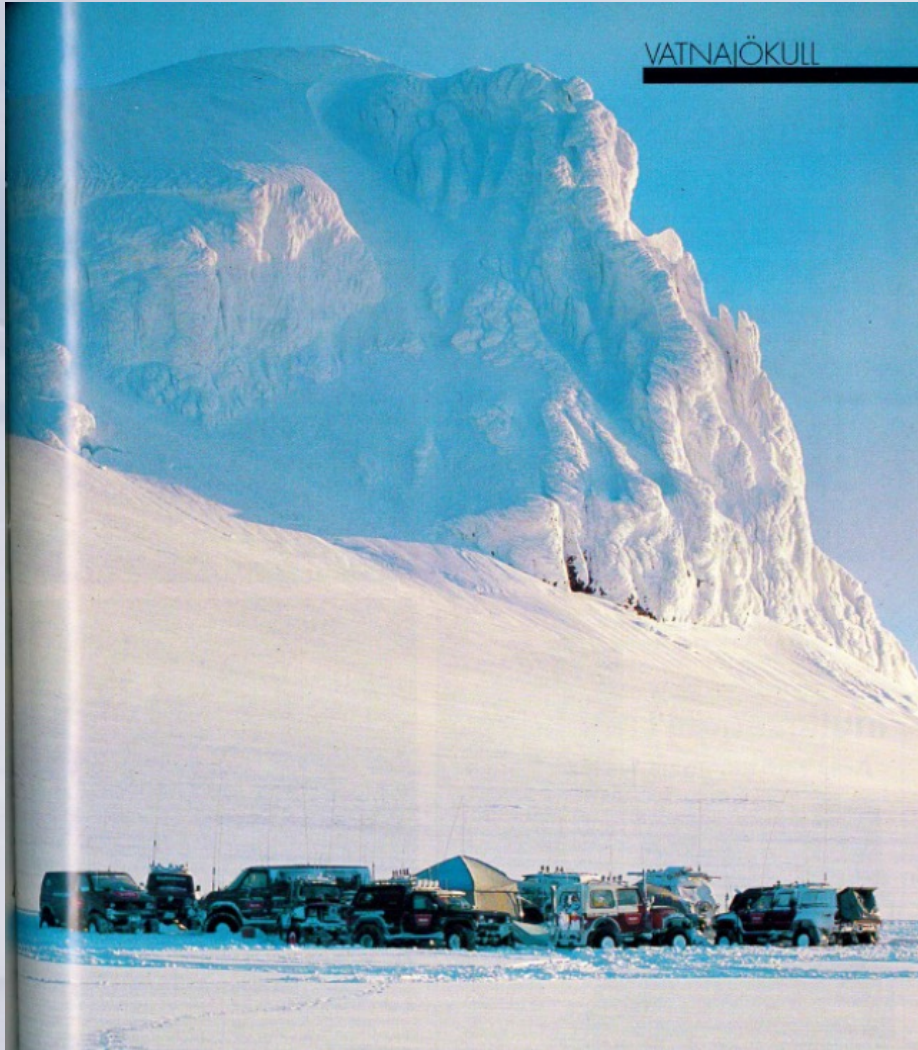
Hrikaleg aðkoma



27 6'92



# Búðir undir Hnjúknum



27 6'92



# Algjör vitleysa





# Miðvikudagur 24. apríl Undirbúningur vindingar





# MBL fréttir



27 6'92



# Bílinn híður upp





# Bílinn hífður upp

- <https://youtu.be/NNYQidFEutw?t=1948>

27 6'92







Fimmtudagur 25  
Toppinum náð



27 6'92





**È FATTA** - Meritissima e festosa foto di gruppo al termine della scalata della cima Hvannadalshnukur (a sinistra). Sotto, il compito è stato duro anche per le apparecchiature fotografiche. In basso, le difficoltà non mancano mai quando si lancia la sfida a un ghiacciaio. In basso, a sinistra: un attimo di riposo fra monitor e radio

**AVVENTURA**  
BRRR...!!

300 metri la superficie del ghiacciaio, che si presenta con uno spessore che arriva a mille metri. Un'idea pazzca, ma ormai non esistono più molte cose che nessuno abbia già fatto.

Se la meccanica dei veicoli è stata notevolmente modificata, la foresta di antenne da essi trasportata stava ad indicare un sistema di comunicazione e di navigazione ancora più complicato: autotelefono, radio CB, radio SSB, navigazione Loran C e GPS. Sul frontale delle fuoristrada non mancano robustissimi verricelli che possano garantire la possibilità di avanzare in ogni condizione. Il Warn XD 900 montato sopra il paraurti della Jeep Comanche è quello più prezioso nell'ottica della riuscita dell'impresa: dovrà infatti trainare la Jeep sulla cima del Hvannadalshnukur.

La scalata inizia quattro giorni dopo la partenza da Reykjavik, dal campo base. Il cielo è limpido e in basso si estende il vasto delta dello Skeidarsandur. Sotto c'è qualche nuvola, sopra la cattedrale di ghiaccio. Con l'impegno di tutti e una fatica disumana, trasportiamo sulla vetta gli ancoraggi e le funi che ci permetteranno di trainare la

Jeep. La neve è soffice e profonda. La falda più ripida ha un'inclinazione di 50 gradi. Spesso si avanza solo a carponi. Evitiamo i crepacci nascosti dalla neve grazie ai rilievi fatti durante l'estate precedente. Quando finalmente il cavo principale è saldamente ancorato il tempo cambia all'improvviso. C'è un freddo pungente e nevica. Ciononostante trasciniamo la Jeep con il verricello e la lasciamo a metà percorso durante la notte. Occorrono 78 manovre per raggiungere la cima. La fuoristrada vi arriva a fari spenti dopo aver esaurito ben cinque batterie. Alla fine però riesce a percorrere le ultime centinaia di metri addirittura senza aiuto esterno. Siamo arrivati sulla cima più alta dell'Islanda in automobile!

È stato molto più difficile tornare indietro. Calare le funi è stato relativamente facile, ma durante la traversata del ghiacciaio non siamo rimasti soltanto senza cibo, ma anche senza carburante. Inoltre uno dei veicoli è caduto in un crepaccio e una tempesta di neve ci ha sepolti: ne siamo stati liberati tre giorni dopo la nostra chiamata di emergenza.



CR del avc prc nei (so qu all' pe sta qu ter Un sul for crc Jet co uli



h.p.

**LA SPEDIZIONE NEI DETTAGLI**

**Impresa è stata effettuata:** dal 19 aprile 1991.

**Itinerario:** attraversata del ghiacciaio okull (dimensione 8400 kmq) in Islanda della vetta Hvannadalshnukur (metri).

**Protagonisti dell'impresa:** 25 islandesi più quattro giornalisti provenienti da Giappone, Germania e Stati Uniti.

**Mezzi utilizzati:** 12 fuoristrada delle Case: Chevrolet, Chrysler, Ford, Nissan, Toyota.

**Preparazione:** tutte le vetture sono state equipaggiate di pneumatici speciali per la marcia in alta: GPS del diametro pari a 44"

(1,10 metri). Previsti anche verricelli su tutti i mezzi e il sistema di navigazione via-satellite, indispensabile per la sopravvivenza in zone isolate. Tutto il materiale portato è stato comunque acquistato attraverso le normali reti commerciali.

**Condizioni climatiche:** tempo variabile, a volte soleggiato con assenza di vento e temperatura pari a +5 gradi; spesso caratterizzato da tempeste di neve con temperatura pari a -25 gradi e vento di intensità pari a 100 km/h.

**Motivo della spedizione:** nessuna ragione specifica se non la conferma che l'automobile può andare dappertutto.







**Harald Pietschmann**  
In Islanda, l'isola vulcanica che si trova in prossimità del Circolo Polare Artico, anche alla fine di aprile il tempo non è particolarmente mite. Il sole spunta soltanto occasionalmente: nel panorama islandese è un astro che si può osservare di rado. La regola, in primavera, è costituita dal vento gelido che solleva vaste nuvole di neve polverizzata.

La maggior parte degli automobilisti dell'isola non è per nulla soddisfatta dello stato delle loro strade, per quasi tutto l'anno più simili a piste ghiacciate che a vie di comunicazioni moderne. Forti del fatto di essere abituati a viaggiare in condizioni disagiate, per non dire avventurose, un gruppo di loro ha deciso di tentare un'impresa che sulla carta si presentava ricca di insidie: la traversata in automobile proprio del ghiacciaio più vasto dell'Islanda.

Naturalmente non con vetture normali, da turismo. Sarebbero state del tutto inadeguate alle esigenze severe della spedizione. Bensì con delle fuoristrada modificate specificamente per il compito cui erano destinate, nella meccanica e

nella gommatura. Del resto neanche il ghiacciaio da attraversare presentava caratteristiche comuni. Si tratta infatti di una distesa la cui superficie supera quella di tutti i ghiacciai alpini messi assieme. Il nome di questo deserto gelato è Vatnajökull.

La spedizione è composta da ventinove uomini e dodici veicoli. Gli uomini, come abbiamo già accennato, sono in prevalenza islandesi, ma del gruppo fanno parte anche quattro giornalisti prove-

nienti da Europa (Germania), America (Stati Uniti) e Asia (Giappone). Una varietà ancora maggiore si registra fra le fuoristrada, non di nazionalità, dato che essenzialmente sono americane e giapponesi, ma di marca.

Il concetto ispiratore dell'avventura è che tutti i veicoli dotati di trazione integrale possono viaggiare sulla neve e che, tutto sommato, per non affondare è sufficiente montare pneumatici di dimensioni adeguatamente grandi.

Proprio le gomme hanno infuriato di un bianco accerchiato di avvicinarci eccitati all'idea di ghiacciaio, che un po' là dove raramente un'estrada affondassero come aveva messo piede. Poi, dopo avere rotto la notte, ci siamo doghiacciata di un picciatore in un rifugio, per una

**PAZZA IDEA** - L'gere il punto più alto del svolta procedendo secco, il Hvannadalshnukur a lonna molto spaziat! 19 metri. Più precisamente attraverso la neve alt'amo portare una delle fuonocchia per due gior sulla vetta che sovrasta di jökull. I veicoli sembr



**DESERTO BIANCO** - Sopra, il campo base della spedizione sulle nevi dell'Islanda, con uomini, veicoli e tende in strenua lotta contro il freddo e la neve (a sinistra, le decorazioni gelide del frontale di una fuoristrada). Pagina accanto, in alto: una selva di antenne spunta da uno dei veicoli



**INTERVENTI** - A destra, non è molto semplice fare il pieno in un oceano di neve. A sinistra, gas di scarico per facilitare l'avviamento di un motore recalcitrante per il freddo. Nella pagina accanto, trainata con le funi la Comanche destinata a raggiungere la vetta







## DRAUMAFERÐ JEPPAMANNINS

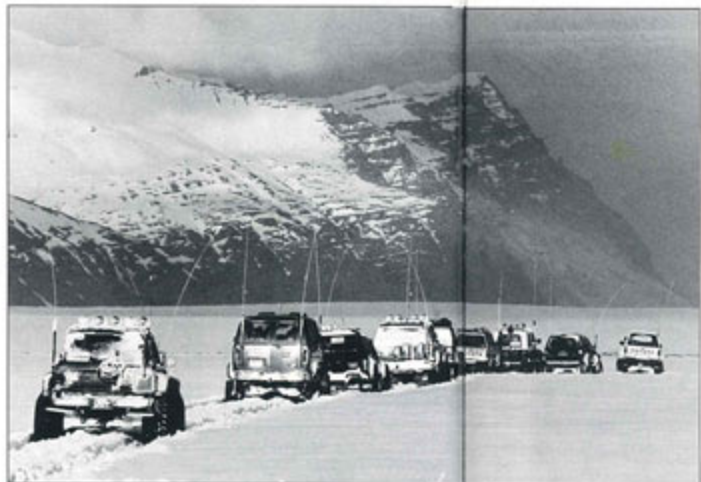
Upphafið að þessu ævintýri er áhugi tímaritsins Four Wheeler á íslenskum jeppamönnum. Það var búið að skrifa mikið um jeppa í blaðinu og þá langaði að búa til eitthvað stórkostlegt ferðalag. Toppurinn hlaut að vera

að fara á Hvannadalshnjúk, leið sem marga jeppamenn hefur dremmt um að komast. Sagði Benedikt Eydóttir, eigandi Blábláttar, sem skipulagði ferðina á Hvannadalshnjúk með valinkunnum mönnum. Hann hefur verið í stöðugu sambandi við starfsmenn tímaritsins bandaríska.

„Það var strax flikið mál að velja hvaða jeppar og jeppamenn tæru í ferðina og ég lét það í hendurnar á leiðangursstjórunum að velja endanlega hópinn, tíu jeppa. Við byrjuðum með 50 jeppa, sem síðan var saxað niður í rétta stærð. Það var krata frá Warn spillyritækni að hafa sem flestar tegundir jeppa, því var hópurnin mjög blandaður, stórir og litlir jeppar.“

„Við létum sérsmíða akkeri, sem rekin voru olan í snjóinn og notuð þegar jeppinn var spilaður upp. Við komum þessum akkerum fyrir áður en aðal vinnan hófst. Það var mikill útbúnaður meðferðis og listinn yfir hann lengdist á hverjum fundi sem haldin var um ferðina. Það var mikið það að komast upp brekkuna og fyrsta daginn unnum við fram á nótt, þó komið væri tuttugu stiga frost og vindstrekkur. Ég trúi varla hvað rafgeymarnir eru á þessum áttökum, við vorum farnir að ákalla þá eins og æðri verur.“

„Brattinn og lævið var stundum erlitt, klaki oft undir snjónum og erlitt að fóta sig án



Hópurinn á heimleið, stutt frá þeim stað sem ekið var niður af jöklinum.

Yfirleitt voru menn með 2-5 pund í dekkjunum, sem máláðu lét yfir snjóinn.



Brísamir sem bjóguðu. Eftir að hafa óvilið á þriðja dag í óveðri voru nokkrir leiðangursbílar án þeirra bensínlausir.



Víra og anaríflakjónir eftir ævintýraferðina var mikil. Þurfti m.a. að rulla upp 500 metra löngum víri, sem notaður var.



Lóran bánaður er nauðsynlegur í öllum jeppaförum, en í Nissan jeppa Angrímur Hemannsonar var einnig GPS staðsetningarkerfi, sem margir telja framfaristækin í ferðamennsku.

rafali vélarinnar var aðeins upp á 85 amper og vélarstjórnunin lítil allan tímann.

Til að hjálpa spölinu í hinum mikla bratta beltí Jón þeirri tækni að hókta jeppanum áfram um leið og dregið var, snuðaði kúplinguna og var sú aðferð notuð megnið af leiðinni. Það reyndi þó á hægri löppina. „Ég fékk svakalegan sinadrátt fyrsta daginn eftir að hafa verið í jeppanum í tíu tíma. Ég stókk út og rúlaði aftur með jeppanum, gleymdi að ég var í verulegum bratta, var örðinn vanur að horfa til hins allan daginn.“

„Það hefði verið ógjörningur að komast þessa brekku án þess að spila jeppann upp. Helst kæmist þarna einhvert keppnistækni við mjög sérstök skilyrði, en það væri þó enginn leikur að stjóra framhjá sprungunum. Þær voru hrikalegar, hefðu gleypst einbýlishús ef snjöhengurnar yfir þeim hefðu brost. Það var dæltið óhugnalegt að aka yfir sprungu.“

þessum hlutum í notkun jeppa.“

Margir telja að með ferðinni á hnjúkin sé ekkert ævintýri eftir á hálandinu, en Benedikt er ekki sammála því. „Við erum rétt að byrja að sjá hvaða möguleikar eru fyrir hendi, það er allt haugt ef viljinn fyrir hendi. Þetta skemmir ekki náttúruna, að aka á snjögöllum jökli og meðan menn virða umhverfið er í góðu lagi að nýta sér þennan sérstaka ferðamáta, sem við íslendingar getum notið.“ sagði Benedikt.

að þurfti þrautseigju til að berast upp brekkurnar, með víra

og festingar, en það þurfti hinsvegar mikla þolinmæði af hállu Jóns Eydóttissonar að sitja undir stýri allan tímann, sem jeppinn var dreginn upp. Hann sat í stöðugum halla og með hjálm á höfði, sem seig í eftir því sem stundinar líðu.

„Ég hafði nægan mannskap í kringum mig til að spá í málin með og það var um nóg að hugsa, þó ferðin væri ekki mikill í jeppanum“, sagði Jón í samtali við 3T. Hann var ekki svo bjartsýnn að árangur næðist morguninn sem hafist var handa. „Mér fannst brattinn óskaplega mikill og þegar við komum um nóttina og hnjúkurinn reis uppúr jöklinum,

Snjóblindi. Binda þurfti fyrir auga eins leiðanguramanna, sem ekki höfðu nógu góð gleraugu í sterki jöklaólinni.

urnar, en ég hafði ekkert sérstakar áhyggjur af þeim, eftir að vanir menn höfðu valið rétta leiðina yfir þær, kváðu jeppann í mesta lagi hrynja niður að aftan eða framan og þá hanga á vininum. Mjög hugheystandi...“

„Það var vissulega gaman að komast á toppinn á eigin jeppa, en það var ekkert aðalatriði, heldur að koma jeppanum upp. Skemmtilegast var hvað hópurnin lagði á sig, þrátt fyrir verulegt erfiði á köflum.“ sagði Jón.

### Leiðangursjepparnir

Toyota Turbo diesel  
Ókumaður: Viliólfur Frey Jónsson  
Farþegi: Ami Póll Amason

Jeep CJ 7  
Ókumaður: Jónas Sigurðsson  
Farþegi: Guðbjörn Ingason

Toyota Double Cab  
Ókumaður: Ingimundur Þór Þorsteinsson  
Farþegi: Póll Steinarsson

Jeep Comanche  
Ókumaður: Jón Einar Eydóttir  
Farþegi: Peter McGilivray

Toyota Double Cab  
Ókumaður: Ingimundur Þór Þorsteinsson  
Farþegi: Póll Steinarsson

Ford Bronco II  
Ókumaður: Þorgeir Brynjólfsson  
Farþegi: Mike Burns

Ford Econoline  
Ókumaður: Þorgeirur St. Amason  
Farþegar: Snorri Hauksson og Barbara O'Donnell

Ford Bronco  
Ókumaður: Benedikt Eydóttir  
Farþegar: Ómar Ragnarson, Jón Rö, Benediktadóttir og John Stewart.

Nissan Patrol  
Ókumaður: Angrímur Hemannson  
Farþegar: Ami Sæberg, Harald Pieschmann og Gunnlaugur Ragnvaldsson

Toyota Extra Cab  
Ókumaður: Snorri Ingimannson  
Farþegi: Masami Nakamura

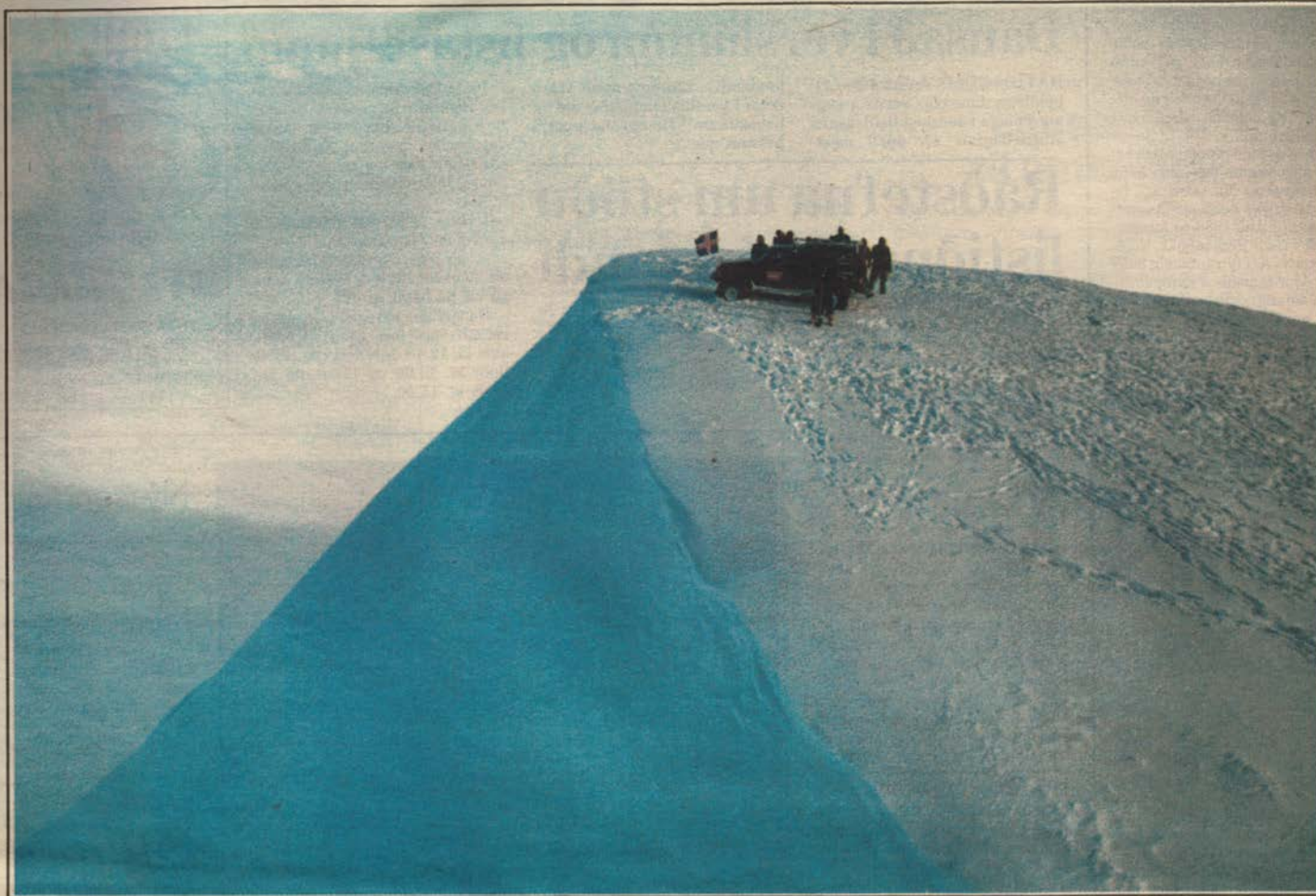
Suzuki  
Ókumaður: Þórunn Valdimarsson  
Farþegi: Þorvaldur Björgólfsson

Scout  
Ókumaður: Agur Bjarnason  
Farþegi: Aðalsteinn Simonarson



Mike Burns frá Warn sem næslum einn og snjómadurinn óg urlegi eftir blinóvísina miklu, en hafði gaman af öllu samt.





Farið var á jeppabifreið upp á Hvannadalshnúk á fimmtudag, í 2119 metra hæð yfir sjávarmáli.

Morgunblaðið/Ómar Ragnarsson

## Farið á jeppa á Hvannadalshnúk

LEIÐANGUR 29 manna á 12 jeppum er nú á Öræfajökli og tókst honum að koma bíl upp á hæsta tind landsins, Hvannadalshnúk, síðdegis á fimmtudaginn. Bílstjóri var Jón Eyjólfsson. Hópurinn tafðist á leið sinni niður af jöklinum í gær, þar sem skyggni var lítið og færð þung, auk þess sem gengið hafði verulega á bensinbirgðir. Þegar haft var samband við leiðangurmenn síðdegis í gær voru þeir í 2.050 metra hæð yfir sjávarmáli og ætluðu að bíða þar eftir viðbótarbirgðum af bensini og að veðrið batnaði. Stóðu vonir þeirra til þess að hægt yrði að halda áfram í nótt eða nú í morgun.

Leiðangurinn á Öræfajökul var fyrirtækinu Warn, sem framleiðir farinn á vegum Bílabúðar Benna spil fyrir bíla. Leiðangurinn lagði

og var fyrst haldið að skála Jökla- rannsóknafélagsins við Grímsvötn. Þar varð hópurinn veðurtepptur en hélt áfram eftir rúman sólarhring og kom að Hvannadalshnúki aðfaranótt miðvikudags. Á miðvikudagsmorgun var haldið á hnúkinn í blöskapar- veðri og tókst þá að koma bílnum upp allar bröttustu brekkurnar. Þar fór hann upp fyrir eigin vélar- afli með aðstoð spils. Aðfaranótt fimmtudags versnaði veðrið en hann hafði eigi leyst fyrir há

degi á fimmtudag var haldið áfram. Bíllinn náði svo tindinum um klukkan hálf þrjú þá um daginn.

Skömmu síðar var lagt af stað til baka og jeppinn spilaður niður að tjaldbúðum leiðangursmanna. Til stóð að fara niður á fimmtu- dagskvöld og voru tveir léttir jeppar sendir á undan til að kanna, hvort möguleiki væri á að hópurinn gæti styttn sér leið niður, en frá því var horfið. Veður hafði

bá versnað skvöldið og færð þung, auk þess sem gengið hafði á bensinbirgðirnar.

Þegar haft var samband við leiðangurmenn síðdegis í gær voru þeir í um 2.050 metra hæð yfir sjávarmáli. Þar ætluðu þeir að bíða eftir því að þeim bærist meira bensín og að veðrinu slotaði. Létu þeir vel af sér enda allir við góða heilsu. Áttu þeir von á að geta lagt af stað í nótt eða nú í morgun og ætluðu þá að fara sömu leið og þeir komu, eða áleiðis til Grímsvatna.



Fimmtudagur 26. apríl

# Frágangur og undirbúningur heimferðar

- Vegna bágrar veðurspár
  - Tveir bílar sendir af stað í Grímsvötn (Tóti og Jónas)
  - Tveir bílar sendir í suður til að kanna leið niður Rótarfellsjökul (Freyr og Ingimundur)
  - Restin af hópnum gekk frá festum, vírum og öðrum búnaði, ekkert var skilið eftir.
  - Síðan ekið í suður í átt að Rótarfellshjúkum og beðið fréttu





# Föstudagur 26. apríl

## Fastir á Snæbreið

- Óveður skellur á leiðangursmenn
  - Leið niður Rótarfellsjökul tali ófær fyrir „Stóra bíla“
  - Ákveðið að aka að Snæbreið
  - Veður fer versnandi
  - Treglega gengur að komast á Snæbreið
  - Snorri og Toggi fara vestar,
  - Snorri fer í snjópott
  - Extra Cabinn skilinn eftir ofarlega í Skaftarfellsjökli





# VANDRÆÐI Í VEÐRAVÍTI ÖRÆFAJÖKULS

Við erum staddir á Hvannadalshnúk, búinir að koma bil alla leið upp á topp og niður aftur. Við höldum áfram þar sem frá var horfið í síðasta tölublaði 3T. Mikil vinna var lögð í það að taka allan búnað niður af fjallinu, vefja upp spilvira og koma þessu öllu inn í bílana. Þetta hafðist þó að lokum. Á meðan fóru Ingimundur og Freysi súbur eftir sléttunni til að kanna möguleika á að fara beint suður af jöklinum. Veðurspáin var slæm og ef það tækist var líklegt að við kæmumst niður af jöklinum áður en óverðrið skylli á. Þegar við hinir vorum ferðbúinir fóru Jónas og Tóti til að troða fór upp á Snæbreið ef við þyrftum að fara þá leið. Þegar Freysi og Ingimundur voru komnir talsvert niður eftir jöklinum komu þeir inn á sprungusvæði og þá var ákveðið að fara ekki með afganginn af hóprnum þar niður. Freysi og Ingimundur treystu sér þó til að halda áfram enda hefðu þeir trúlega ekki komist til baka nema með mikilli fyrirhöfn.

Við hinir höldum á eftir Tóta og Jónasi að Snæbreið.

## HÆTTUR VIÐ HVERT FÓTMAL

Óveðrið var að skella á, skyggnið ekkert og farið að hvesa. Fórin eftir Tóta og Jónas voru örðin full af snjó. Erfiðlega gekk að komast upp og á meðan hluti hópsins reyndi að hjakka sig upp brekkuna varð úr að Þorgrímur (Toggi) og ég reyndum að finna rana sem við vissum af út úr fjallinu aðeins norðar, þar átti hallinn að vera minni. Þetta reyndist aðrirfarik ákvörðun. Við ökum í hlíðarhalla norður eftir fjallinu um 500 metra. Mikill lausasnjórn var og við rétt náðum að aka áfram. Aldrei urðum við varir við ranann og þegar við ætluðum að snúa



Mobira bílasíminn kom að góðum notum í hriðinni og hélt mönnum í sambandi við umheiminn og konuna.

við var ekki mögulegt annað en að snúa undan brekkunni. Við töldum okkur vita af sléttunni fyrir neðan og ákváðum að fara aðeins neðar til baka. Við vissum ekki að við vorum komnir um 50 metra norður fyrir sléttuna. Við ökum um 200 metra eftir hlíðarhallanum án þess að koma á jafnsléttu. Þá hætti okkur að litast á blíkuna. Hallinn var að aukast.

Loranarnir fóru að sýna viðvaranir vegna trufflana frá veðrinu og við gátum því ekki treyst á þá. Við ákváðum að snúa við. Eg var á undan, í miklum lausasnjó og hlíðarhalla. Eg náði hvorki að bakka né halda áfram nema fara beint niður brekkuna og það þorði ég ekki. Nú rofaði aðeins til og við sáum að við vorum komnir norður og niður fyrir sléttuna og stefndum niður á



Svínafellsjökul. Alls ekki var óhætt að fara áfram niður, rétt fyrir neðan okkur voru stórar sprungur. Beint framundan nokkur hundruð metra frá okkur stóð klettur upp úr jöklinum.

## KYRRSETTIR Á SNÆBREIÐ

Við vorum skófúlausir, í hamaganginum við að raða öllu dötínu í bílana hafði ekki farið ein skófla í hvern bil. Toggi reyndi að draga Toyota afturábak á spiliinu en hún seig undan hallanum út úr fórunum og festist, bara betur. Toggi náði rétt svo að hjakka sig afturábak í fórunum, skolið var á kolvitlaust veður. Hann þorði ekki annað en að færa sig ofar eða helst að fara upp á Snæbreið áður en fórin fylltust. Þá ákvað ég að skilja bil-

Þið, einn safandi og annar í símanum og reynti að halda öllu í horfinu. Arngrímur Hermannson er á vakt, Árni Sæberg Moggamaður sefur á vaktinni...

inn eftir í bili og fara með Toggva upp til hinna til að halda hóprnum saman. Eg vakti Japanann, hann hafði sofði á meðan á þessu stöð og dreif hann yfir í bilinn til Toggva. Við tókum aðeins fot og svefnpoka með okkur. Áður en við fórum skrifaði ég hjá mér Loran staðsetningu bílsins og slökkti síðan á öllum tækjum. Við vorum um klukkustund að komast þessa 700 metra til hinna. Þeir voru búinir að troða fór upp á Snæbreið og við illan leik tókst okkur að komast þangað líka í kolvitlausu veðri.

Nú var ekki um annað að ræða en að bíða eftir að veðrinu slotaði. Freysi og Ingimundur voru veðurtepptir sunnan í Öræfajökli en Tóti og Jónas voru komnir langleiðina í Grímsvötn og mjökluðust hægt áfram. Eftir um sólarhring gekk veðrið aðeins niður og menn hugsuðu sér til hreyfings. Mjög hafði gengið á bensinbirgðir. Við vissum af bílum á leið frá Grímsvötnum með bensin. Óvist var hvort

þeir kæmst alla leið án þess að klára það sjálfir á leiðinni. Við höfðum samband við kunningja í bænum og þeir lögðu af stað með nokkur hundruð lítra og ætluðu að freista þess að komast á mót okkur upp Breiðamerkurjökul. Líjst var að færð yrðu verulega erfitt upp allar brekkurnar. Til vara var ákveðið að fá félagar úr Flugbjörgunarsvettinni til að koma á litlum snjóbil á eftir þeim ef þeir yrðu fljótari á staðinn, einnig ætlað að nota snjóbilinn til að sækja bilinn minn. Til að bakka þetta allt upp voru fenginir reyndir menn á sleðum frá Hornafirði til að flytja til okkar bensin. Þeir voru Loranlausir og áttu reyndar aldrei möguleika á að finna okkur við þessar aðstaður, enda fóru svo að þeir grófu sig í fönn áður en þeir komu að Tjaldaskarði.

## SPYRNTU FÓTUNUM Í HLIÐARRÚÐUNA

Skyggnið hjá okkur var nánast ekkert og á þessu svæði



Jón heldur Jeep jappanum í formi í kuldanum og beist við veðrið í leiðinni.



# Laugardagur 27. Apríl

## Enn fastir á Sæbreið

- Snæbreið er í 2050 m hæð
- Næst versti staður á Íslandi til að lenda í óveðri
- Vorum fastir í um 30 tíma
- Eldsneyti að skornum skammti
- Félagar úr bænum á leiðinni
  - Valdi rakari og Gunnar Þ Gunnarsson
  - Gulli og Frikki
  - Eiki Kolbeins og Gunni Antons
  - Sjóbíll Flugbjörgunarsveitarinnar
  - Sleðar frá Höfn

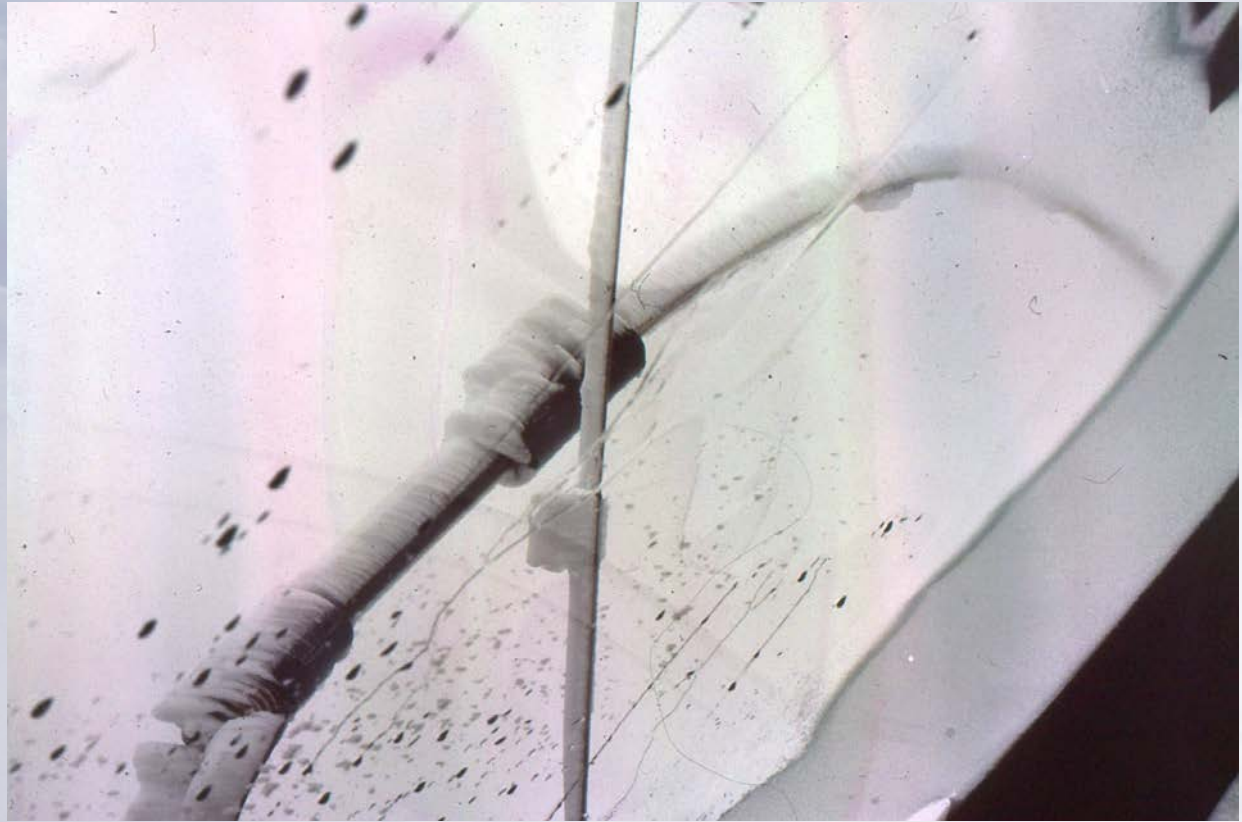








Sunnudagur 28  
Rofar til



27 6'92



Takk fyrir

Hnjúkurinn Gnæfir er á  
benni.is

# HNÚKURINN GNÆFIR



**Jeppaleiðangur  
á Hvannadalshnúk.**