

28-01-2021

I medfør af § 37 stk. 1 i forretningsorden for Inatsisartut fremsætter jeg følgende spørgsmål til Naalakkersuisut:

Spørgsmål til Naalakkersuisut:

- 1. Er de nye H155 helikoptere underlagt samme vejrkrav for flyvning som nuværende Bell 212?**
- 2. Er de nye H155 helikoptere nye eller købt brugte?**
- 3. Er de nye H155 helikoptere godkendt til, og udstyret i servicekontrakterne, med 2 piloter og/eller IFR-flyvning under isningsforhold (såsom snevejr)?**
- 4. Vil de nye H155 helikoptere kunne flyve under isningsforhold?**
- 5. Vil de nye H155 helikoptere kunne gennemføre flyvningerne til Kullorsuaq, under de vejrforhold der er beskrevet i artiklen¹, hvor Bell 212 ikke kan?**
- 6. Vil de nye helikoptere afhjælpe alle nuværende trafikale udfordringer der opleves som følge af vejr-begrænsninger i alle serviceområderne generelt?**
- 7. Kan de nye AW-SAR² H225 helikoptere der kan flyve under isningsforhold, bruges til almindelig kommerciel passagertrafik?**
- 8. Kan Naalakkersuisut bekræfte at de nye servicekontrakter om helikopterbefordring, er baseret på 1 pilot NAT-VFR som kræver dispensation fra lovgivning (BL 7.1 kapitel 5 stk. 5.1)?**
- 9. Kan Naalakkersuisut bekræfte at helikoptertransport bortfalder fra 2024 i sydgrønland, blandt andet for at holde sig til budget?**

(Medlem af Inatsisartut, Pele Broberg, Partii Naleraq)

Begrundelse:

Der har i den forgangne tid atter en gang været de tilbagevendende problemer med manglende regularitet i Upernavik, grundet vejrmæssige begrænsninger for helikopteren.

¹ <https://sermitsiaq.ag/node/226696>

² All weather – Search And rescue



I den forbindelse har Air Greenland givet udtryk for der indsættes ”en ny moderne helikoptertype H155 som skal erstatte Bell212”.

Samtidig har Naalakkersuisut³ givet udtryk for ”Der sker betydelige forbedringer i trafiksystemet. Eksempelvis indsættes der nyere helikoptere til erstatning for Bell212-helikopterne,” som også giver borgerne anledning til at tro at det drejer sig om en serviceforbedring der blandt andet modvirker de vejrmæssige begrænsninger de nuværende helikoptere er underlagt.

Desværre har hverken Air Greenland eller Naalakkersuisut fået de reelle konsekvenser for borgerne belyst, med følgende formulering:

”Baggrund og teknisk information

Forbedringer

De nye servicekontrakter indeholder følgende konkrete forbedringer:

...

Moderne Airbus H155 helikoptere

Fem-bladet, to-motors, medium multimission helikopter med støjsvag halerotor system og opklappeligt understel.

H155 er den hurtigste i sin klasse på markedet med en cruisehastighed på over 260km/t, og en rækkevidde på 784 km.

Forventet 10-sæders konfiguration med god passagerkomfort. Dette for at sikre plads til bagage og fragt.

Kabinen kan hurtigt og fleksibelt ændres til gods- eller ambulance transport.

SAR-udstyr kan monteres, og den har krog til ”sling” der kan løfte 1600 kg”

Ved Air Greenland har købt H155 helikoptere gennem enkeltmandsfirmaet Heliglobe, fra det belgiske firma NHV, stiller det et stort spørgsmålstegn ved betegnelsen ”Moderne helikoptere”. Især når NHV selv i deres pressemeddelelse⁴ ligger vægt på de udfaser gamle helikoptere, med nyere udstyr for bedre effektivitet, flere kapaciteter og større pålidelighed for kunderne:

” The company has been actively managing its fleet by renewing older aircraft with newer technology aircraft, while also reducing the number of fleet types the company operates for oil and

³ https://naalakkersuisut.gl/da/Naalakkersuisut/Nyheder/2020/11/0611_servicekontrakter

⁴ <https://nhv.be/about/news/new-home-for-nhvs-h155-fleet>



gas. Replacing older aircraft with newer technology aircraft provides greater efficiencies, more capabilities and improved reliability for clients, ”

Hvis de mere en årti eller to gamle helikoptere ikke er udstyret med såkaldt ”de-icing” system og ikke skal flyve under IFR forhold, er det misvisende over for befolkningen at betegne disse som ”moderne helikoptere”. Disse forhold er ganske givet kendt af de medlemmer af inatsisartut der har stemt for kontrakterne, men der mangler at blive informeret konsekvenserne til borgerne.

Samtidig har Air Greenland, som nu er 100% ejet af Selvstyret indført H255 helikoptere til SAR kontrakten, der i modsætning til H155 opererer under såkaldt ”All weather”, som blandt andet betyder den kan flyve under isningsforhold. Men desværre er der ikke tydelighed om hvorvidt den også kan bruges til kommerciel passagertransport, ganske som S-61 i mange år har kunne supplere de små Bell 212 når de ikke kan løfte opgaverne⁵.

Derfor er det nærliggende at få klarlagt hvorvidt de nye H225 helikoptere kan forventes indsat, når H155 helikopterne forsinkes på grund af vejr, eller om der er udfordringer forbundet med kommerciel brug af denne helikopter også.

Sidst men ikke mindst, så fremstår det i Naalakkersuisuts nyhed om servicekontrakterne, som om der blot skal forhandles nye helikopterkontrakter for sydgrønland når kontrakten udløber i 2024, mens det i oplægget til Inatsisartut er ganske klart at der ikke kan tilbydes helikoptertransport efter 2024 for at holde sig inden for den økonomiske ramme, og at helikoptertransport dermed bortfalder efter 2024 og man overgår til ren båd/skibstransport i sydgrønland.

Spørgsmålet bedes at blive besvaret indenfor 10 arbejdsdage

⁵ <https://sermitsiaq.ag/node/202592>