



Medlem af Inatsisartut Pele Broberg, Partii Naleraq

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2021-017 om helikoptere

10-02-2021
Sags nr.: 2021 - 2715
ID nr. 60910186

Kære Pele Broberg

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om Helikoptere. Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse. Spørgsmålene gengives enkeltvis nedenfor, efterfulgt af en besvarelse.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
Fax: (+299) 34 63 56
www.naalakkersuisut.gl

Spørgsmål 1: Er de nye H155 helikoptere underlagt samme vejkrav for flyvning som nuværende Bell 212?

Svar: Til besvarelse af dette spørgsmål er der indhentet svar fra Air Greenland, som svarer følgende:

"Der er forskellige bestemmelsesmæssige grundlag for gennemførelse af flyveoperationer under henholdsvis VFR eller IFR vejrforhold. B212 er kun certificeret til at operere efter VFR bestemmelser. H155 er certificeret til at operere efter både VFR og IFR bestemmelser. Såfremt bestemmelsesgrundlaget for en IFR flyvning ikke kan overholdes, skal H155 operere efter VFR bestemmelserne med samme vejrmæssige begrænsninger som B212."

Spørgsmål 2: Er de nye H155 helikoptere nye eller købt brugte?

Svar: Til besvarelse af dette spørgsmål er der indhentet svar fra Air Greenland, som svarer følgende:

"De nye helikoptere er købt brugte."

Spørgsmål 3: Er de nye H155 helikoptere godkendt til, og udstyret i servicekontrakterne, med 2 piloter og/eller IFR-flyvning under isningsforhold (såsom snevejr)?

Svar: Til besvarelse af dette spørgsmål er der indhentet svar fra Air Greenland, som svarer følgende:

"H155 vil ved ankomst til Grønland være certificerede til at operere single pilot IFR, det vil sige at helikopteren kan gennemføre samme VFR-operationer som B212 med kun en pilot, derudover kan helikopteren også gennemføre de samme operationer under IFR vejrforhold, såfremt de øvrige bestemmelser for IFR flyvning er overholdt og at de anfløjne lufthavne/heliporte er godkendt til IFR operationer."

Spørgsmål 4: Vil de nye H155 helikoptere kunne flyve under isningsforhold?

Svar: Til besvarelse af dette spørgsmål er der indhentet svar fra Air Greenland, som svarer følgende:

"Nej, H155 er ikke certificeret til at operere i vejr-mæssige forhold som indebærer risiko for is."

Spørgsmål 5: Vil de nye H155 helikoptere kunne gennemføre flyvningerne til Kullorsuaq, under de vejrforhold der er beskrevet i artiklen, hvor Bell 212 ikke kan?

Svar: Til besvarelse af dette spørgsmål er der indhentet svar fra Air Greenland, som svarer følgende:

"Kullorsuaq, som destination er ikke godkendt til at modtage IFR flyvninger, derfor ville H155 i samme situation være pålagt at operere efter VFR bestemmelser med samme restriktioner som B212. Så svaret er nej."

Spørgsmål 6: Vil de nye helikoptere afhjælpe alle nuværende trafikale udfordringer der opleves som følge af vejr-begrænsninger i alle serviceområderne generelt?

Svar: Til besvarelse af dette spørgsmål er der indhentet svar fra Air Greenland, som svarer følgende:

"Nej, for største delen af operationen vil også fremover blive udført efter VFR bestemmelserne og dermed med samme restriktioner som nuværende operation."

Derudover tilføjer Air Greenland:

"Regulariteten er uafhængig af helikopter type. Dog vil H155 kunne opsamle IRR pax hurtigere end tilfældet er i dag med B212, idet den operer med en højere hastighed og længere rækkevidde."

Spørgsmål 7: Kan de nye AW-SAR H225 helikoptere der kan flyve under isningsforhold, bruges til almindelig kommerciel passagertrafik?

Svar: Til besvarelse af dette spørgsmål er der indhentet svar fra Air Greenland, som svarer følgende:

"Den nye H225 er certificeret til at udføre kommerciel passagertransport. I kontrakten omkring SAR beredskab, er der dog ikke taget højde for den mulighed.

H225 ville i løbet af nogle timer, kunne gøres klar til at flyve kommerciel trafik. Dette kræver dog tilførsel af flere resurser (piloter/mekaniker) som ikke er en del af SAR kontrakten".

Spørgsmål 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)?

Svar: Til besvarelse af dette spørgsmål er der indhentet svar fra Air Greenland, som svarer følgende:

"Ja, så længe operationen udføres efter VFR bestemmelserne, vil det kræve en dispensation fra lovgivningen."

Spørgsmål 9: Kan Naalakkersuisut bekræfte at helikoptertransport bortfalder fra 2024 i Sydgrønland, blandt andet for at holde sig til budget?

Svar: Nej. Det er i forløbet omkring indgåelse af de nye servicekontrakter hele tiden forudsat, at der også fra 2024 vil være helikoptertransport i fast rutefart i distriktet. Imidlertid vil ibrugtagelsen af Qaqortoq Lufthavn medføre væsentlige ændringer i transportmønstrene i distriktet, ligesom det samlede transportarbejde i servicekontrakterne anslås reduceret med 50%. På den baggrund er det for at opnå et så gunstigt samlet trafiksystem som muligt vurderet hensigtsmæssigt, at vilkårene for den fremtidige helikopteroperation i Sydgrønland efter 2024 afventer ibrugtagelsen af Qaqortoq Lufthavn. Det er dog lagt til grund, at der i god tid inden lufthavnens ibrugtagelse vil blive indledt forhandlinger om den konkrete løsning af den fremtidige helikopterbetjening i takt med at de nærmere vilkår herfor bliver kendt.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Karl Frederik Danielsen