

Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse

Dato: 1.december 2008
Kontor: Sundhedspolitisk kt.
J.nr.: 2008-12104-200
Sagsbeh.: tk
Fil-navn: Dokument 4

Besvarelse af spørgsmål nr. 17 (L 2, § 35), som Folketingets Finansudvalg har stillet til ministeren for sundhed og forebyggelse den 20. november 2008.

Spørgsmål 17:

"Hvilke muligheder har de påtænkte helikoptere for at flyve i dårligt vejr og om natten?"

Svar:

Jeg har anmodet Sundhedsstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen om bidrag til brug for besvarelse af spørgsmålet. Sundhedsstyrelsen og Statens Luftfartsvæsen har oplyst følgende:

Lægehelikoptere vil principielt have 3 operative muligheder:

- Dag VFR, dvs. flyvning i dagslys efter Visuel Flyve Regel
- Nat VFR, dvs. flyvning i mørke efter Visuel Flyve Regel
- IFR, dvs. flyvning efter Instrument Flyve Regel

Dag-VFR: Flyvninger foretaget i dagslys (perioden fra ½ time før solopgang til ½ time efter solnedgang). Der er krav om at sigtbarheden er mindst 1000 m, hvilket omtrent svarer til grænsen mellem dis og tåge.

Vejrbegrænsningerne foranlediger at dagflyvningen kan være mere begrænset vinter/efterår end sommer/forår, idet der da oftere forekommer dårlig sigt og lav skyhøjde.

Nat-VFR: Flyvninger foretaget i mørke (perioden fra ½ time efter solnedgang til ½ time før solopgang). Sigbarheden skal typisk være mindst 2,5 km. Kan kun foretages fra godkendte flyvepladser, eller selvvalgte helikopterflyvepladser, med godkendt belysning. Dvs. nat-VFR flyvninger kan kun foregå under noget bedre vejrforhold, og vil især være begrænset om vinteren hvad angår sigtbarhed og skyhøjde. Derudover kommer begrænsningen med hensyn til landingspladser, hvilket er af sikkerhedshensyn.

Der er en forhøjet risiko ved natflyvning til og fra ikke godkendte pladser. Generelt må det siges, at natflyvning til ikke-godkendte pladser ikke udføres i Europa. Norge er dog en undtagelse på grund af de særlig geografiske forhold. Statens Luftfartsvæsen anbefaler, at man i opstartsperioden holder sig til rene dag-operationer i Danmark. Dette skal ses i sammenhæng med, at man ved HEMS-operationer vil få brug for at kunne lande på ikke godkendte landingspladser (skadesteder mv.), og der kan være hindringer, som helikopterbesætningen ikke umiddelbart kan se. På længere sigt kan der forventes udvidet brug af teknologiske muligheder som f.eks. NVG (Night Vision Goggles). NVG kan hjælpe helikopterbesætningen til at

orientere sig og observere hindringer såsom højspændingsledninger og master i mørket.

Det forventes, at NVG og øvrige tiltag vil kunne udvide mulighederne for nat operationer.

IFR: Flyvninger foretaget i henhold til instrument flyveregler. Kan kun foretages til og fra godkendte flyvepladser med helikoptere og besætningsmedlemmer, der er godkendt til IFR.

Vejrforhold påvirker som anført helikopternes funktionsmuligheder. Således vil vindforhold påvirke helikopterflyvning, således at helikopteren er mere udsat jo mindre den er. Typisk grænseværdi for tilladt flyvning er 17 - 25 m/sek. Ved store temperaturvariationer over døgnet (som om vinteren) kan der være risiko for overisning, hvilket umuliggør helikopterflyvning. Ved egentligt isslag i vejrliget ligeså.

Aflyste helikoptermissioner på grund af vejrliget udgør gennemsnitligt ca. 6 % ved dag-VFR flyvning og 10 % ved nat-VFR. Generelt er vinterhalvåret ofte præget af dårlige sky/sigtværdier, som tit er spredt ud på alle døgnets timer. I sommerhalvåret optræder dårlige sky/sigtværdier ikke så hyppigt og er som regel koncentreret i nat og morgentimerne.

Jeg kan henholde mig til det af Sundhedsstyrelsen og Statens Luftfartsvesen oplyste.