

Villy Schjøtt
Birkemosevej 30
3550 Slangerup
E-mail: schjoett@webspeed.dk

4. februar 2011

Folketingets Forsvarsudvalg.

Mulighed for fejlslagen materielinvestering i forsvaret - igen.

Der forekommer nu en reel mulighed for, at forsvaret igen er på vej til en fejlslagen og ualmindelig kostbar materielanskaffelse i lighed med anskaffelsen af senest EH101.

1. Behov for maritime helikoptere.

Der har været og er fortsat et meget stort og tydeligt behov for den udstationerede helikopter på søværnets fleksible støtteskibe i Aden bugten. Visse kilder går så langt som til at sige, at uden helikopter kan de pålagte opgaver ikke løses. Skibene har plads til 2 store helikoptere, men der har der aldrig været mulighed for mere end 1 Lynx, selv om der er rådighed over 8 helikopterstel i alt, og der "normalt" er udstationeret 2 (Færøerne og Grønland). Der har ganske enkelt ikke været tilstrækkelige antal operative helikoptere til rådighed for søværnet, og i visse situationer og i længere perioder har man måtte nedprioritere opgaverne på inspektionsskibet ved Færøerne - hvilket efter min opfattelse har været en korrekt prioritering - for netop at kunne medbringe en helikopter på de fleksible støtteskibe.

1.1. Operationer i Aden bugten med et udstationeret skib med kun 1 helikopter om bord har således været et absolut minimum, og visse lande har altid mere end 1 udstationeret for at kunne redde "egne folk" i tilfælde af eventuelt havari eller beskadigelse mv. Ind imellem skal der foretages eftersyn på helikopteren - og at der vil opstå problemer med reservedele, er et velkendt faktum. Her ville det naturlige være, at der var 2 helikoptere med på en udstationering af omkring af ½ års varighed. Et dyrt eksempel på den manglende fleksibilitet er senest i forbindelse med en revnet hale på en Lynx, hvor man har måttet chartre et civilt transportfly og foretage udskiftning af helikopteren.

2. Udvælgelse af helikoptertype.

Projektgruppe Skibsbaseret Helikopter er i gang med at undersøge anskaffelse af nye maritime helikoptere, der er medtaget i indeværende Forsvarsforlig 2010 - 2014, og som skal erstatte de nu over 30 år gamle Lynx. Udgangspunktet er, at det skal være en "hyldevare", altså ikke en helikopter, hvor Danmark skal deltage i udviklingsfasen, hvilket forekommer at være den helt rigtige og mest økonomiske løsning.

2.1. Det må imidlertid ikke medføre, at der bliver valgt en eksisterende helikopter, der i sin tekniske udformning er forældet, og hvor der eventuelt ikke vil være potentiale for kommende udvikling samtidig med, at en sådan (eventuelt billig) helikopter end ikke vil være i stand til at løse de opgaver der løses for nærværende af Lynx.

2.2. Det vil være en meget stor fejl at foretage et valg med udgangspunkt i direkte økonomi, idet et indkøb meget vel kan omfatte fx vedligeholdelse i et større omfang, end hvad der hidtil har været "normalt". Der er fx firmaer, der kan levere en betydelig del af vedligeholdelsen til en aftalt pris og eventuelt med en garanteret udnyttelsesgrad i form af flyvetimer og/eller % til rådighed - der skal naturligvis tages højde for udstationering af helikoptere på skibe i kortere eller længere perioder.

2.3. Den nye helikoptertype skal desuden som minimum kunne operere i længere tid og have en større nyttelast samtidig med, at de primære operationsparametre så som flyvning i kolde klimazoner (fx Grønland) med bl.a. overisning og under ugunstige vejrforhold bliver tilgodeset. Det forekommer i øvrigt også helt oplagt, at den valgte helikopter i størst muligt omfang skal indeholde den nyeste teknologi, herunder specielt fly-by-wire og udstrakt anvendelse af kompositmaterialer for at reducere basisvægten og minimere korrosion.

3. Uegnede kandidater til valg af ny helikoptertyper.

Blandt de i offentligheden kendte kandidaterne forekommer der at være 2, der må anses for at være direkte uegnede:

1. MH60-R SeaHawk.

Udviklingen af MH60-R SeaHawk startede stort set samtidig med Lynx for 30 år siden, og den omtalte udgave er specifikt udviklet til brug for ubådsjagt fra fregatter i US Navy. SeaHawk er speciel på flere uhensigtsmæssige måder, idet den bl.a. kun har 1 dør fra kabinen, og den kan ikke udstyres med flotation gear. Begge disse ting kan være af særdeles livsvigtig betydning, idet mulighederne for at redde besætning og passagerer i tilfælde af nødlanding på vand bliver stærkt forringede. Helikopteren er produceret af Sikorsky Aircraft Corporation, men i den omtalte version kan den kun købes via US Navy. Det betyder begrænsninger i forhold til "normale, danske vedligeholdelsesmetoder", for Danmark skal i givet fald adoptere vedligeholdelseskonceptet fra US Navy. På amerikanske fregatter er der mindst 12 personer til at varetage vedligeholdelsen, og fabriksnye fly er allerede begyndt at korrodere efter ca. 300 timers flyvetid. Hverken antallet af personer - og de dermed forbundne omkostninger - til at vedligeholde en sådan helikopter samt udsigten til hurtig degradering kan på nogen måde forekomme at være et køb, der kan godkendes fra ansvarlig side.

2. AgustaWestland AW159 Lynx Wildcat (future Lynx).

Udviklingen startede i 2002 med udgangspunkt i Lynx, og der er da heller ikke de store og betydelige ændringer i hverken konstruktion eller dimensioner i forhold til Lynx. De generelle præstationer og udstyr ligger stort set på niveau med Lynx, men den teknologiske udvikling ser således ikke ud til i større omfang at være nået til AW159. Der er endda en del af de gamle analoge systemer og andre ikke fremtidssikrede systemer i denne nyudviklede helikopter, der gerne skulle kunne holde i en længere årrække - når den er færdigudviklet.

Det forekommer heller ikke særlig hensigtsmæssigt at investere i en helikopter, der i den grad er lig den nuværende og mere end 30 år gamle Lynx, og især ikke med baggrund i de seneste års danske statistikker for antal fly til rådighed. En sådan "ny" helikopter må derfor forventes at skulle modificeres stort set allerede kort efter leveringen, og med den hidtidige statistik over fejl og mangler sammenholdt med reservedelspriser og leverancer mere end antyder, at det vil være et endog meget dyrt bekendtskab for Danmark, der således også vil blive hægtet af den naturlige og hurtige udvikling inden for motorer, sensorer og elektronisk udstyr.

3.1. Erfaringerne med producenten AgustaWestland i relation til EH101 ser desværre ikke ud til at ændre sig i forhold til erfaringerne med Lynx (leveret af samme firma), hvor firmaet tilsyneladende har store besværligheder med defekte komponenter, leverancer og direkte fejl i flere af de konstruktionsmæssige forudsætninger for helikopteren som system.

4. Mulige konsekvenser af valg af 2 helikoptertyper.

Hvis man skulle vælge en af de to ovenfor nævnte helikoptere, så forekommer der nu igen en reel mulighed for, at forsvaret igen er på vej til en fejlslagen og ualmindelig kostbar materielanskaffelse til stor ugunst for brugerne.

5. Anbefalinger.

Jeg kan med baggrund i ovenstående ikke anbefale, at man vælger nogen af de under punkt 3. nævnte helikoptertyper, der efter min opfattelse og under hensyntagen til de relevante oplysninger om de operative krav til den kommende helikoptertyper vurderes at være direkte uegnede.

5.1. Det skal i stedet anbefales at foretage en nærmere vurdering af 2 helikoptertyper, der efter alle foreliggende oplysninger vil være i stand til fremover at kunne løse opgaverne for en maritim helikopter samtidig med, at de vil være bredere anvendelige til en række andre opgaver, herunder assistance i forbindelse med landoperationer.

Som den første vil jeg fremhæve Sikorsky Aircraft Corporation CH-148 Cyclone, der opererer i det canadiske forsvar, og denne helikopter har en ganske stor lighed med S-92, der har fløjet i flere år i forskellige civile versioner uden problemer. Konstruktionen og konceptet er kendt, og erfaringerne forekommer at være særdeles gode.

Dernæst vil jeg nævne NH90 fra NH Industries, der forekommer at være en moderne helikopter, men der har været utallige forsinkelser og budgetoverskridelser, og der foreligger på nuværende tidspunkt tilsyneladende ikke anvendelige priser på hverken helikopter, reservedele, uddannelse, vedligeholdelseskoncept eller en tidsplan for eventuel levering.

Med venlig hilsen

Villy Schjøtt