

DET TALTE ORD GÆLDER  
Samråd den 26. november 2013

**Taleseddel til FOU samrådsspørgsmål A  
vedrørende brugen og driften af Forsvarets EH-101 helikoptere  
tirsdag den 26. november 2013**

## **Taleseddel**

### **FOU samrådsspørgsmål A**

Spørgsmål A er stillet efter ønske af Troels Lund Poulsen (V).

*Ministeren bedes redegøre for brugen og driften af forsvarets EH 101 helikoptere og herunder redegøre for udviklingen og status for de motorproblemer, der har været i forbindelse med driften af forsvarets EH 101 helikoptere.*

### **Besvarelse af samrådsspørgsmål A**

- Lad mig indledningsvis sige, at jeg er glad for, at vi får lejlighed til her i dag at drøfte spørgsmålet om EH-101 helikopterne. Det kan vi gøre i mange sammenhænge, men det er klart, at når der er et ønske om det i forbindelse med et samråd, så er det også naturligt, at man der giver den seneste opdatering på, hvad der måtte være af nyt i sagen. Det er det, jeg har gjort i forbindelse med samrådet om EH-101 helikopterne.
- Jeg vil derfor i min besvarelse af samrådsspørgsmålet give den seneste status for dels de motorproblemer, som Troels Lund Poulsen nævner, dels et par andre væsentlige aspekter i forhold til helikopterens operative rådighed.
- Jeg vil dertil komme ind på status for den mere specifikke klargøring af EH-101 helikopterne i troppetransportrollen, ligesom jeg vil orientere

DET TALTE ORD GÆLDER

re om udviklingen i driftsomkostningerne til helikopterne samt knytte et par bemærkninger til den artikel som i sidste uge blev bragt på internetmediet nytkampfly.dk.

- Afslutningsvis vil jeg omtale nogle af de mere generelle erfaringer, som Forsvaret har gjort sig med anvendelsen af EH-101 helikopterne.

### **Udfordringerne vedrørende motorproblemerne**

- Som det vil være udvalget bekendt, så blev der i foråret 2012 erkendt to fejl i EH-101 helikopternes motorer, som vedrører dels tilstoppede køleluftkanaler i brændkammeret, dels revner i den del af motoren som fører komprimeret luft til brændkammeret.
- Udvalget har været orienteret om udviklingen i forhandlingerne med motorproducenten om fordeling af omkostningerne til udbedring af fejlene, som det bl.a. fremgår af min besvarelse af FOU spørgsmål nr. 12 af den 6. november i år.
- I forbindelse med samrådet den 6. juni i år oplyste min forgænger således om status i forhandlingerne, herunder at Forsvaret på det tidspunkt vurderede Rolls-Royce Turbomecas forslag som værende utilfredsstillende.

- Som det fremgik af min besvarelse af samrådet den 8. oktober i år, så har Forsvaret nu indgået en aftale med motorproducenten om fordeling af omkostningerne til reparation af fejlene, ligesom der i samarbejde med motorproducenten er udarbejdet en plan for reparation af de fejlbehæftede motorer.
- I min skriftlige besvarelse af FOU spørgsmålene 9, 10, 11 og 14 af 6. november i år, indgår bl.a. en nærmere redegørelse for forholdene omkring den aftale, der er indgået med motorproducenten, herunder bl.a. Kammeradvokatens notat herom.
- Som det fremgår af netop Kammeradvokatens notat, så er der ikke belæg for at kræve erstatning fra motorproducenten, da garantiperioden i hovedsagen er udløbet.
- Dette til trods, er det under forhandlingerne lykkedes Forsvaret at få en aftale med producenten om fordeling af omkostningerne, som indebærer, at producenten forventeligt ender med at betale godt 40 % af omkostningerne. Eller, som det fremgår af min besvarelse af udvalgets spørgsmål nr. 9 den 6. november i år, ca. 30 mio. kr. af de anslåede i alt ca. 70 mio. kr.
- Som nævnt har Forsvaret i samarbejde med motorproducenten udarbejdet en plan for reparation af de fejlbehæftede motorer. Planen giver – sammenholdt med prognosen for hvor mange motorer, der skal

udtages til reparation – Forsvaret en forventning om, hvor mange motorer, der kan forventes at være til rådighed over de kommende år.

- Prognosen er naturligt behæftet med visse usikkerheder, herunder blandt andet slidtage af motorerne og producentens kapacitet til reparation af motorerne.
  - Disse forhold er beskrevet yderligere i bilaget til min besvarelse af udvalgets spørgsmål nr. 8 den 6. november i år. Jeg kan desuden oplyse, at status for antallet af operative motorer er uændret i forhold til besvarelsen af udvalgets spørgsmål nr. 8, hvorfor det fortsat er Forsvarets vurdering, at der vil være ca. 36 motorer til rådighed medio 2014.
  - Der er Forsvarets vurdering, at dette er tilstrækkeligt til at understøtte en udsendelse i henhold til Afghanistanplanen 2013-2014 samtidig med, at der fortsat løses de nationale opgaver, herunder SAR-beredskabet.
- 
- Som det vil være udvalget bekendt, så har Turbomeca overtaget Rolls-Royce's andel af det selskab, der producerer motorerne til Forsvarets EH-101 helikoptere.

- Forsvaret har senest oplyst, at alle rettigheder og forpligtigelser over for Forsvaret er overdraget til den tyske afdeling af Turbomeca. Forsvarets Materieltjeneste har i den forbindelse stillet krav om, at hovedafdelingen i Frankrig, Turbomeca S.A., underskriver en moderselskabsgaranti, hvilket vil gøre hovedafdelingen ansvarlig, såfremt den tyske afdeling skulle misligholde sine forpligtigelser over for Forsvaret.
- Aftalen er indgået og er underskrevet af Forsvarets Materieltjeneste. Turbomeca S.A. forventes at underskrive aftalen i denne uge. Det er Forsvarets vurdering, at skiftet dermed kan gennemføres uden juridiske implikationer for Forsvaret.

---

- Det sidste jeg vil nævne i forhold til vedligehold af helikopterne er, at der er en positiv udvikling for så vidt angår efterlevelse af den såkaldte ROSS-D aftale og for Mean Time Between Failure.
- ROSS-D aftalen, eller Repair and Overhaul Support Scheme – Denmark, regulerer kravene til AgustaWestlands returnering af reparerede reservedele til helikopterne. Den positive udvikling betyder, at en stigende andel af komponenterne returneres inden for de fastlagte tidsgrænser.

- Det bør dog nævnes, at det fortsat er mere end halvdelen af komponenterne, som ikke returneres til tiden, så der er fortsat plads til forbedring. Forsvarets planlægning og prognose for motorsituationen tager udgangspunkt i det aktuelle niveau for overholdelse af aftalen, hvorfor den lave andel af komponenter, som returneres inden for den aftalte tid, ikke påvirker evnen til at klargøre troppetransportkapaciteten til udsendelse fra medio 2014.

---

- Et andet relevant målepunkt i forhold til vedligeholdelse af helikopterne er antallet af erkendte fejl målt i forhold til antallet af flyvetimer. Den såkaldte Mean Time Between Failure.
- Som det bl.a. fremgår af Rigsrevisionens beretning om Forsvarets EH-101 helikoptere fra oktober måned 2012, så er det Forsvarets forventning, at Mean Time Between Failure med tiden vil ligge på omkring 5 timer.
- Målt over det seneste ca. halve år har Mean Time Between Failure været 2 timer og 47 minutter, og der er således også her plads til forbedring. Positivt er det dog, at udviklingstendensen går mod en højere Mean Time Between Failure.

- Det bør måske for en god ordens skyld nævnes, at fejl i denne sammenhæng ikke nødvendigvis er udtryk for, at den igangværende mission må afbrydes. Fejlene kan erkendes i forbindelse med planlagte eftersyn og reparationer, mellem missioner og under flyvning.
- For så vidt angår fejl som har medført, at den pågældende mission måtte afbrydes, så har Forsvaret oplyst, at man i 2012 måtte afbryde i alt ti ud af i alt 3.153 missioner, som følge af erkendte fejl. Det svarer til gennemsnitligt ca. 402 timer mellem de fejl, som medførte behov for at afbryde en mission.
- Forsvaret har endvidere oplyst, at to af de ti missioner var patienttransporter fra henholdsvis Samsø og Rønne. I begge tilfælde blev missionen i stedet gennemført af beredskabshelikopteren på Flyvestation Skrydstrup. De øvrige missioner var alle træningsflyvninger.

### **Status for klargøring af troppetransportkapaciteten**

- Som bekendt omfatter klargøringen af troppetransportkapaciteten mere end blot tilvejebringelse af et tilstrækkeligt antal operative motorer til helikopterne. Det omfatter tillige klargøring af materiellet til denne opgave, herunder en række anskaffelser, og uddannelse og træning af besætninger og enhedens personel i øvrigt.

- Jeg har for nylig oversendt en uddybende status for klargøringen inden for disse områder til Forsvarsforligskredsen og vil i dag begrænse mig til at opsummere konklusionerne.
- For så vidt angår materielklargøringen så er det fortsat forswarets forventning, at den første helikopter i den danske troppetransportkonfiguration vil være klar primo januar 2014, hvilket harmonerer med international udsendelse fra medio 2014.
- Med hensyn til uddannelse og træning så kan jeg oplyse, at Forsvaret aktuelt deltager i en øvelse i El Centro i Californien, hvor der blandt andet trænes de såkaldte brown out operationer, hvor start og landing foretages i områder med meget ørkensand, hvilket nedsætter sigtbarheden betragteligt.
- Uddannelsen på den danske konfiguration af helikopteren påbegyndes primo 2014, hvilket er i overensstemmelse med det planlagte.
- På baggrund af den nuværende situation er det således fortsat forswarets vurdering, at EH-101 helikopterne vil kunne udsendes medio 2014 i henhold til Afghanistanplanen 2013 – 2014.

## **Helikopternes driftsomkostninger**



- Som bekendt offentliggjorde Rigsrevisionen i oktober måned 2012 sin beretning om Forsvarets EH-101 helikoptere.
- Som led i Forsvarsministeriets tilsynsforpligtigelse er der ved Forsvarskommandoen indhentet en opfølgning på de centrale elementer i beretningen. Udover klargøringen af troppetransportkapaciteten, som vi allerede har berørt i dag, så omfatter det primært opgørelsen af omkostningerne relateret til driften af helikopterne, hvilket ikke må forveksles med de samlede omkostninger forbundet med den operative opgaveløsning.
- Af beretningen fra oktober sidste år fremgår regnskabstal for årene 2008 – 2011 samt budgettal for 2012. I opfølgningen er der således blandt andet indhentet regnskabstal for 2012 samt budgettal for 2013.
- For 2012's vedkommende er der tale om et markant fald i driftsomkostningerne målt pr. flyvetime. Forsvarskommandoen har oplyst, at beløbet fra budgettidspunktet er faldet fra de 94.425 kr., som fremgår af beretningen, til faktisk at andrage 54.667 kr., altså et fald på ca. 40.000 kr. pr. flyvetime.
- Det samlede fald dækker dog over to modsatrettede forhold. Dels en stigning i de faste omkostninger på ca. 5.500 kr. pr. flyvetime, dels en reduktion i de variable omkostninger på ca. 45.500 kr. pr. flyvetime.

- Det er naturligvis glædeligt, at flyvetimeprisen viser sig ikke at være så høj, som hidtil beregnet, men det er tilsvarende klart, at et så markant fald kræver en nærmere forklaring.
- For så vidt angår stigningen i de faste omkostninger på ca. 5.500 kr. pr. flyvetime, så har Forsvarskommandoen oplyst, at denne hovedsagelig skyldes ændringen i Forsvarets anvendte regnskabspraksis, hvor afskrivningsperioden er ændret fra 40 til 30 år. Dette var blandt andet var emnet for min forgængers besvarelse af FOU spørgsmål nr. 133 den 20. marts i år.
- Det bemærkes, at et af hovedformålene bag ændringen af Forsvarets anvendte regnskabspraksis for så vidt angår afskrivningsperioden var, at der i størst mulig omfang skulle skabes overensstemmelse til de af Moderniseringsstyrelsen fastlagte afskrivningskriterier, som er gældende for den øvrige del af staten.
- Faldet i de variable dele af flyvetimeprisen er således hovedårsagen til den anførte samlede reduktion på ca. 40.000 kr. pr. flyvetime. Forsvarskommandoen har oplyst, at forholdet dels skyldes, at budgettet fejlagtigt har indeholdt udgifter, som skulle have været fordelt over flere år.
- I tillæg hertil kommer en række forhold omkring forkerte registreringer af omkostninger i forbindelse med vedligeholdelse.

- Jeg vil foreslå, at der efterfølgende oversendes en mere uddybende skriftlig forklaring af forholdet. Det er i øvrigt min forventning, at forholdet drøftes indgående med Rigsrevisionen i forbindelse med revisionens opfølgende arbejde, som efter det oplyste påbegyndes primo 2014.
- Forsvarskommandoen har desuden oplyst, at der løbende arbejdes med forbedring af datakvaliteten i DeMars systemet, og det kan derfor ikke udelukkes, at der også fremover forekommer justeringer til opgørelserne.
- Afslutningsvis kan jeg oplyse, at driftsomkostningerne for 2013 er budgetteret til knap 51.000 kr. pr. flyvetime.
- Som det sidste inden jeg afslutter min besvarelse af samrådsspørgsmålet, så vil jeg knytte et par kommentarer til den artikel, som blev bragt på internetmediet nykampfly.dk torsdag i sidste uge.
- I artiklen rejses tvivl om, hvorvidt opgørelsen af omkostningerne i Rigsrevisionens beretning er korrekte, idet der tages udgangspunkt i min besvarelse af FOU spørgsmålene 25 – 30.
- Som det blandt andet fremgår af besvarelsen af FOU spørgsmål nr. 25, så har Forsvarskommandoen oplyst, at opgørelsen tager ud-

gangspunkt i "de samlede omkostninger, der er forbundet med EH-101 flyvninger for eksterne kunder".

- Forsvarskommandoen har oplyst, at det i den pågældende sag ikke har været hensigten at opgøre de samlede omkostninger forbundet med opgaveløsningen, men alene at beregne driftsomkostningerne til materielkapaciteten, i dette tilfælde til EH101.
- Årsagen til, at der tages udgangspunkt i priserne for eksterne kunder er, at denne faktureringspris netop tager udgangspunkt i de samlede omkostninger forbundet med anskaffelse, drift og vedligeholdelse af materielkapaciteten (EH101) samt i de direkte relaterede driftsomkostninger (fx løn til grundbesætning).
- Forsvarskommandoen har supplerende oplyst, at dette var årsagen til, at opgørelsesmetoden blev anvendt i forbindelse med Rigsrevisionsundersøgelsen, og at det i beretningen blev anført som værende dækkende for "alle væsentlige driftsomkostninger pr. flyvetime".
- Jeg kan desuden orientere om, at Forsvarsministeriet har sendt et orienterende brev til rigsrevisor om de nævnte forhold.

## **De mere generelle erfaringer med EH-101 helikopterne**

- Hvis man alene følger EH-101 helikopterne igennem medierne, så fylder særligt motorproblemerne og de høje omkostninger meget i det samlede billede.
- Og der er heller ingen grund til at lægge skjul på, at der har været vanskeligheder med helikopterne. Det skal vi naturligvis tage alvorligt.
- Men jeg vil også gerne benytte mig af lejligheden til at videregive nogle af de generelle erfaringer, som Forsvaret har gjort sig med brugen af EH-101 helikopterne hidtil.
- Det er Forsvarets generelle erfaring med EH101-helikopteren, at den er særdeles velegnet til varetagelse af eftersøgnings- og redningsopgaven.
- Når helikopteren er operativt indsat, løser den alle opgaver i forbindelse med eftersøgnings- og redningsberedskabet fuldt tilfredsstillende, og det er operatørernes vurdering, at den operative evne er markant forbedret i forhold til tidligere.
- EH-101 helikopterens øgede rækkevidde og hastighed, set i forhold til den tidligere S-61 redningshelikopter, medfører en forbedret opgaveløsning særligt i forbindelse med søredningsoperationer.

- Sammenholdt med mere moderne udstyr, herunder autopilot, forbedret instrumentering og kommunikationsudstyr, night vision goggles, mm., medfører det, at operationer og eftersøgninger kan gennemføres mere effektivt og sikkert.
- Den forbedrede operative ydeevne kommer desuden til udtryk i vinterperioden, hvor helikopterne kan operere under vejrforhold med opbygning af is på op til seks cm. på helikopteren.
- Udover den operative ydeevne er særligt adgangsforholdene til helikopteren forbedret. Hvor der i S-61 helikopteren alene var adgang via lastedøren i siden, er der i EH-101 helikopteren desuden en rampe bagtil.
- De bedre adgangsforhold er en fordel i forbindelse med redningsaktioner og patienttransporter, men giver også bedre adgang til helikopteren for besætningsmedlemmerne, herunder lægen og redderen.
- Kabinens store størrelse giver derudover bedre muligheder for effektiv behandling af patienter og nødstedte.
- Samlet set er det altså Forsvarets vurdering, at EH-101 helikopteren er særdeles egnet til varetagelse af eftersøgnings- og redningsopgaven.

---

- I forhold til troppetransportopgaven er det Forsvarets forventning, at den høje operative ydeevne og helikopternes generelle karakteristika ligeledes vil være en fordel, og vil bidrage til at også denne rolle vil kunne udfyldes fuldt tilfredsstillende.
- De operative erfaringer med troppetransportopgaven er naturligt begrænsede på nuværende tidspunkt, men erfaringerne fra deltagelse i øvelse Pashtun Jaguar i England samt den igangværende øvelse i El Centro, Californien, understøtter forventningerne.
- ---
- På samrådet den 8. oktober i år drøftede vi tillige den genopbygningsperiode, som helikopterne skal igennem efter en udsendelse i internationale operationer. Jeg har ved besvarelse af FOU spørgsmål nr. 8 videresendt Forsvarskommandoens nærmere redegørelse for den prognose, som ligger til grund for vurderingen af periodens udstrækning.
- Lad mig benytte denne lejlighed til at nævne, at en sådan genopbygningsperiode er normalt for kapaciteter af denne type, da motorer og fartøjerne i øvrigt naturligt må gennemgå eftersyn og nødvendige reparationer i forlængelse af en udsendelse.

- Som det fremgår af min besvarelse af FOU spørgsmål nr. 8, så afhænger omfanget af genopbygningen blandt andet af det miljø, som operationerne gennemføres i, hvilket er særligt udtalt for helikoptere, som kan blive indsat i missioner med de omtalte brown out forhold.

---

- Endeligt vil jeg bemærke, at man fra norsk side har valgt EH101 helikopteren (som i dag har typebetegnelsen AW101), som den foretrukne helikopter til erstatning for de eksisterende Sea King redningshelikoptere. Der påbegyndes således forhandlinger om levering af 16 helikoptere med en option på yderligere 6. Til sammenligning med Danmark kan det nævnes, at Norge har seks helikoptere på beredskab.
- Det afslutter min besvarelse af samrådsspørgsmålet.