

**Þyrlubjörgunarþjónusta á Íslandi
- Tillögur að framtíðarskipulagi -**

Júlí 2006

EFNISYFIRLIT

1. INNGANGUR	3
2. NÚVERANDI STADA	3
3. ÞARFAGREINING	4
4. ÞYRLUGERÐIR, REKSTRARFORM, SKIPULAG OG SAMSTARF	5
4.1. ÞYRLUGERÐIR	5
4.2. REKSTRARFORM OG SKIPULAG ÞYRLUBJÖRGUNARÞJÓNUSTU	7
4.2.1. Rekstrarform þyrlubjörgunarsveitar.....	7
4.2.2. Fjórða þyrlan.....	7
4.2.3. Staðarval.....	8
4.2.4. Fjölbreytt verkefni	8
4.2.5. Mannafli	8
5. GREINING KOSTNAÐAR	8
6. ÁLITAEFNI VARÐANDI OPINBER INNKAUP	8
7. TILLÖGUR	9
VIÐAUKI I – STUTT UMSÖGN UM NOKKRAR ÞYRLUGERÐIR SEM GÆTU KOMIÐ TIL ÁLITA FYRIR LEITAR OG BJÖRGUNARFLUG LANDHELGISGÆSLU ÍSLANDS	10
VIÐAUKI II – YFIRLIT YFIR LEITAR-, BJÖRGUNAR- OG SJÚKRAFLUG Á ÞYRLUM LANDHELGISGÆSLUNNAR 2000-2005	16
VIÐAUKI III – YFIRLIT YFIR ÚTKÖLL ÞYRLUSVEITAR VARNARLÍÐSINS 1992-2006	18

1. Inngangur

Á fundi ríkisstjórnar Íslands 24. mars 2006 greindi Björn Bjarnason dóms- og kirkjumálaráðherra frá því hvernig staðið yrði að undirbúningi til að efla þyrlusveit Landhelgisgæslu Íslands í samræmi við ákvarðanir ríkisstjórnarinnar vegna brottfarar þyrlusveitar varnarliðsins frá og með 1. október 2006. Óhjákvæmilegt væri að leysa verkefnið í tveimur áföngum, það er til bráðabirgða með leigu á þyrlum og nánu samstarfi við nágrannaþjóðir, og síðan til langframa með kaupum eða leigu á nýjum þyrlum.

Ráðherra fól Stefáni Eiríkssyni skrifstofustjóra í dóms- og kirkjumálaráðuneytinu að leiða þetta undirbúningsstarf á vegum ráðuneytisins í samráði við Georg Lárusson forstjóra Landhelgisgæslu Íslands og samstarfsmenn hans. Þá tók Leifur Magnússon verkfræðingur að sér að verða ráðgjafi dóms- og kirkjumálaráðherra um þá þætti málsins sem lúta að vali á þyrlum og í viðræðum við aðila, innlenda og erlenda. Að því var stefnt að tillögur að bráðabirgðalausn lægju fyrir innan þriggja vikna og tillögur um framtíðarskipulag innan tveggja mánaða.

Tillögum að bráðabirgðalausn var skilað til dóms- og kirkjumálaráðherra 12. apríl 2006 og 18. s.m. samþykkti ríkisstjórnin tillögu hans. Í henni felst að leigðar verði til landsins tvær þyrlur að sambærilegri gerð og nú eru í rekstri hjá landhelgisgæslunni, starfsfólki gæslunnar verði fjölgað til að unnt verði að reka fleiri þyrlur og halda úti tveimur þyrluvöktum allan sólarhringinn allan ársins hring. Þá var samþykkt að koma fyrir búnaði til töku eldsneytis um borð í varðskip landhelgisgæslunnar. Ríkisstjórnin samþykkti síðan á fundi sínum 23. maí sl. að gengið yrði til samninga um leigu á tilgreindum tveimur þyrlum, annarri af Super Puma gerð og hinn af Dauphin gerð, til viðbótar við þær tvær þyrlur sem landhelgisgæslan rekur nú þegar. Gert var ráð fyrir að samið yrði um leigu á þyrlunum til eins árs með mögulegri framlengingu um hálf til eitt ár. Í byrjun júní undirritaði dóms- og kirkjumálaráðherra samning við forsvarsmenn norska fyrirtækisins Airlift um leigu á Super Puma þyrlu frá og með 1. október nk. og síðar í sama mánuði var gengið frá samningi við fyrirtækið Heli One um leigu á Dauphin björgunarþyrlu. Jafnframt hefur verið gengið frá samningi við fyrirtækið Norsk Helikopter um leigu á fullbúinni Super Puma björgunarþyrlu frá og með 1. maí nk.

Í þessari skýrslu er að finna tillögur að framtíðarskipulagi þyrlubjörgunarmála hér á landi. Meginviðmiðið er að hér verði byggð upp og rekin þyrlubjörgunarsveit sem geti sinnt björgunarpörf á landi og hafi umhverfis Ísland með öflugum og góðum hætti og í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar á þessu sviði.

2. Núverandi staða

Landhelgisgæsla Íslands ræður nú yfir tveimur þyrlum. Önnur er af gerðinni AS-332L1 Super Puma, og hefur hámarksflugdrægi um 600 sjómílar, en gæti farið um 235 sjómílar á haf út, híft þar upp tíu manns og flogið til baka með fullnægjandi varaeldsneyti. Hún er búin tvöföldu björgunarspili (vökvadrifnu og rafdrifnu), neyðarflotum, afísingarbúnaði, fjögurra-ása sjálfstýringu (með "Auto-Hover"), leitarljósi og hitamyndsjá. Hún er því skilgreind sem A-SAR leitar- og björgunarþyrla (All Weather Search and Rescue). Hin er af gerðinni SA-365N Dauphin, og hefur hámarksflugdrægi 400 sjómílar, en gæti farið um 150 sjómílar á haf út, sinnt þar leit og björgun, og flogið til baka með fullnægjandi varaeldsneyti. Hún er búin einföldu björgunarspili, neyðarflotum, þriggja-ása sjálfstýringu (án "Auto-Hover"), leitarljósi og hitamyndsjá. Hún er skilgreind sem L-SAR (Limited Search and Rescue), þar sem geta hennar við erfiðar veðurastæður er takmörkuð. Töluverður munur er einnig á stærð og burðargetu þyrlanna. Super Puma hefur 8.600 kg hámarksflugtaksmassa, og gæti borið allt að 20 farþega eða 6-9 sjúkrabörur. Dauphin hefur 4.000 kg hámarksflugtaksmassa og gæti borið allt að 8 farþega eða tvær sjúkrabörur. Við leit og björgun er yfirleitt fimm-manna áhöfn í þyrlunum, flugstjóri, flugmaður, sigmaður, spilmaður og læknir. Eins og vikið er að í inngangskafli verður tveimur þyrlum annars vegar af Super Puma gerð og hins vegar af Dauphin gerð bætt við flota landhelgisgæslunnar næsta haust meðan verið er að móta og hrinda í framkvæmd tillögum að framtíðarskipulagi þessara mála. Sú stærri er skilgreind sem L-SAR þyrla þar sem

hún er hvorki búin fjögurra-ása sjálfstýringu né afísingarbúnaði. Sú minni er hins vegar með fjögurra-ása sjálfstýringu og er því björgunargeta hennar meiri en Dauphin vélar landhelgisgæslunnar.

Landhelgisgæslan hefur einnig yfir að ráða Fokker F-27 flugvél sem er sérþúin til leitar auk þess sem unnt er að varpa úr henni björgunarbúnaði. Meginhlutverk hennar við leit og björgun er að vera undanfari þyrlu og leitar hún uppi réttar flughæðir með hliðsjón af vindi og ísingu, tryggir fjarskipti, staðsetur þyrlu ef hún nauðlendir o.fl. Samkvæmt tillögu dóms- og kirkjumálaráðherra og ákvörðun ríkisstjórnar er nú verið að undirbúa útboð vegna nýrrar flugvélar fyrir landhelgisgæsluna.

Ávallt er ein fimm manna áhöfn á bakvakt vegna þyrluflugs, það er allan sólarhringinn allan ársins hring og er viðbragðið að hámarki 60 mínútur. Núverandi vaktakerfi er byggt á undanþágu flugmálastjórnar frá ákvæðum reglugerðar 782/2001 um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugáhafna. Fjögurra manna áhöfn er á dagvakt virka daga vegna Fokker-vélarinnar.

Varnarliðið á Keflavíkurflugvelli ræður yfir tveimur til fimm A-SAR þyrlum, sem geta farið til leitar og björgunar allt að 230 sjómílar á haf út. Þær hafa sérstakan búnað til eldsneytistöku á flugi frá Hercules-flugvél, og gætu því farið mun lengra á haf út ef brýn þörf krefst og eldsneytisvél er til taks. Svo mun ekki hafa verið hér á landi undanfarin ár. Þyrlusveit varnarliðsins er á vakt allan sólarhringinn allan ársins hring og viðbragðið 1-2 klukkustundir. Meginhlutverk sveitarinnar hefur verið að sinna leit og björgun fyrir varnarliðið og NATO, en að auki hefur hún gegnt afar þýðingarmiklu hlutverki í almennri leit og björgun, þar á meðal að vera í viðbragðsstöðu þegar Super Puma vél landhelgisgæslunnar fer út fyrir 150 sjómílar, auk þess sem þyrlusveitin sinnir útköllum þegar þyrlur gæslunnar eru í öðrum verkefnum, ekki til taks af öðrum ástæðum eða eftir langar vinnulotur gæslumanna.

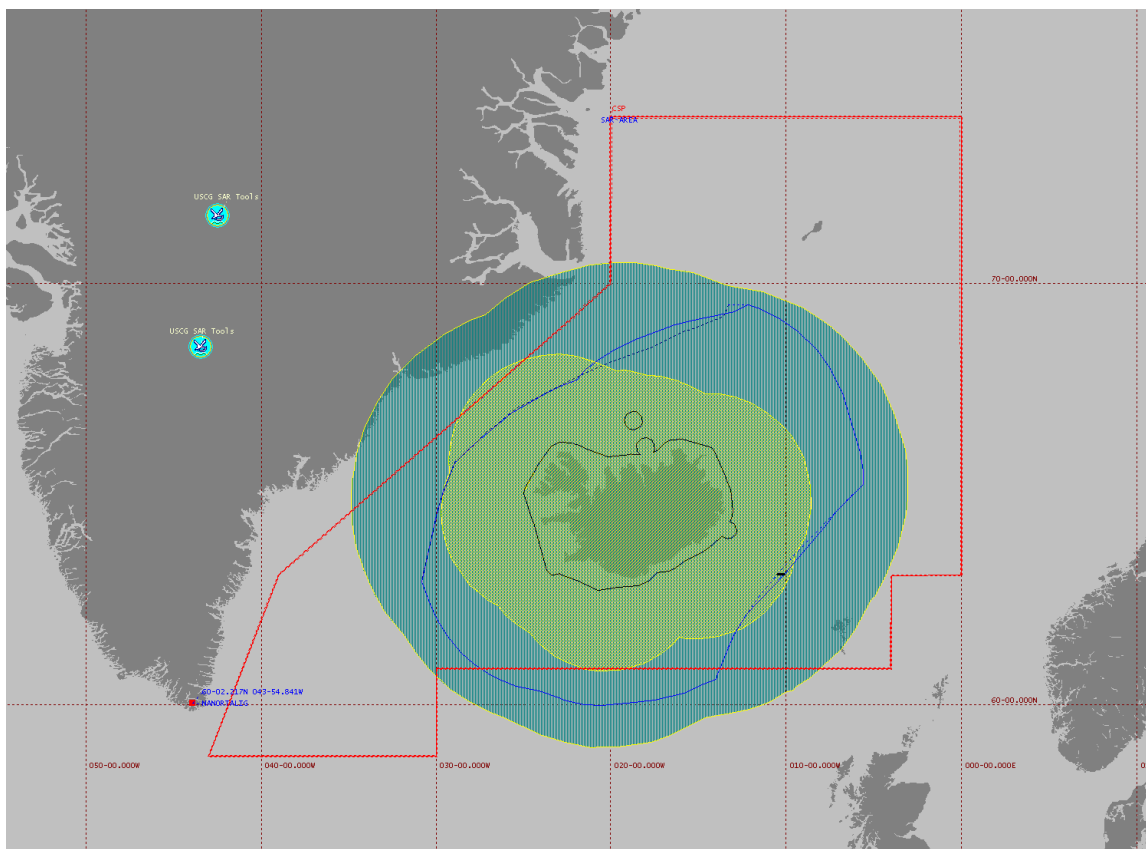
Núverandi björgunargeta þyrlubjörgunarsveita hér á landi á vegum landhelgisgæslunnar og varnarliðsins felur í sér að unnt er að tryggja leit og björgun á þyrlu innan 200 sjómílna efnahagslögsögu landsins og raunar rúmlega það eftir aðstæðum hverju sinni. Jafnframt er öryggi áhafna þyrlanna eins vel tryggt og kostur er í ljósi þess að alltaf er þyrla til staðar í viðbragðsstöðu þegar ein fer í lengri ferðir frá ströndum landsins. Þá hefur sú regla verið viðhöfð undanfarin ár að þyrla fari ekki út fyrir 150 sjómílar frá strönd án fylgdarflugvélar, og hefur því verkefni ýmist verið sinnt af flugvél landhelgisgæslunnar, flugvél flugmálastjórnar eða flugvél frá erlendum herjum. Þetta hefur í för með sér að flugtími þyrlu styttest sem og leitar tími og þannig lengist aðgerðartími til björgunar.

Landhelgisgæslan á náið samstarf við danska flotann, sem heldur úti skipum á hafinu við Ísland. Danskar þyrlur af skipunum hafa hlaupið í skarðið eða lagt lið við aðgerðir, ef nauðsyn krefst.

3. Þarfagreining

Til að tryggja hér öflugna þyrlubjörgunarþjónustu er að lágmarki eðlilegt að miða við að björgunargeta verði að minnsta kosti sú sama og nú er, þ.e. að unnt verði að sinna leit og björgun á þyrlu á landi og innan 200 sjómílna efnahagslögsögu Íslands við erfiðar veðuráðstæður og bjarga um borð í þyrlu allt að 10 manns á þeim ystu mörkum. Jafnframt að öryggi þyrluáhafna verði eins vel tryggt og kostur er og að ávallt verði þyrla í viðbragðsstöðu þegar önnur fer í lengri ferðir frá ströndu.

Í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar, bæði á vettvangi flugmála og siglingamála, ber Ísland ábyrgð á tilgreindu leitar- og björgunarsvæði umhverfis Ísland, sem tekur yfir mun stærra svæði en efnahagslögsöga landsins. Eðlilegt er að miðað verði við, að Íslendingar geti með eins öflugum hætti og kostur er sinnt skyldum sínum á þessu svæði, en núverandi svæði sem íslensk stjórnvöld bera ábyrgð á er afmarkað með rauðu á þessari mynd:



Ljóst er að ekki er unnt að sinna björgun með þyrlum innan alls þessa svæðis. Svigrúm til þess eykst hins vegar, eftir að varðskip hafa fengið búnað til eldsneytistöku fyrir þyrlur.

4. Þyrlugerðir, rekstrarform, skipulag og samstarf

Nauðsynlegt öryggi fæst ekki nema ávallt séu til reiðu og flughæfar að minnsta kosti tvær langdrægar A-SAR þyrlur. Þetta krefst þess, að í rekstri séu að minnsta kosti þrjár slíkar þyrlur. Í þessum tillögukafli er fjallað um þær kröfur sem gera þarf til slíkra þyrla og hvernig standa megi að rekstri slíkrar þyrlusveitar.

4.1. Þyrlugerðir

Flestar þær þyrlur, sem nú eru notaðar til leitar og björgunarflugs yfir úthafinu, eru komnar vel til ára sinna. Ein algengasta gerðin, Sikorsky S-61 Sea King, flaug t.d. sitt fyrsta flug í mars 1959, og þótt ýmsar endurbætur hafi verið gerðar á henni í árunna rás, byggir hún að stærstu leyti á þáverandi tæknistigi, sem nú telst að mestu úrelt. Í Noregi sinna t.d. 12 þyrlur af þessari gerð því leitar- og björgunarflugi, sem norska dómsmálaráðuneytið ber ábyrgð á, en sjálfur rekstur þyrlanna er á vegum norska flughersins. Flestar norsku Sea King þyrlanna voru upphaflega teknar í notkun árið 1973. Fyrir nokkrum árum var kynnt sú stefna norskra stjórnvalda að nýjar björgunarþyrlur skyldu leysa af hólmi Sea King þyrlunnar eigi síðar en árið 2010.

Þessi tímasetning hefur reynt óraunhæf. Því hafa norsk stjórnvöld nýlega ákveðið að framlengja líftíma Sea King þyrlanna allt til ársins 2015, enda gefist þá nægur tími til að komast að niðurstöðu um heppilegustu framtíðargerðina.

Sea King þyrlunar eru tiltölulega hægflygar, og flugdrægi þeirra og burðargeta er ekki fullnægjandi miðað við núverandi þarfir. Þá eru þær ekki með afþingarbúnað, og tækjakostur þeirra og annar búnaður er ekki í samræmi við nútímakröfur. Svipað gildir að hluta til einnig fyrir algengustu gerðir Eurocopter Super Puma, sem sumar hverjar hafa einnig verið notaðar við leit og björgun. Sú tækni, sem Super Puma byggir á, á rætur til ársins 1965, þegar Aérospatiale SA330 Puma flaug í fyrsta sinn. Próaðri gerð hennar, SA332 Super Puma, flaug síðan fyrst árið 1978. Nýjasta, og verulega endurbætt gerð hennar, Eurocopter EC225, flaug fyrst í árslok 2000. Í henni er m. a. nútíma stjórnklefi með svonefndum EFIS-skjám fyrir allar flugupplýsingar. Meðal þjóða, sem nýlega hafa valið EC225 til björgunarflugs eru Japanir og Kínverjar.

Sikorsky býður fram nýja gerð í þessum stærðar- og afkastaflokki, S-92, sem m.a. er ætluð fyrir leitar- og björgunarflug. Hefur sú gerð verið valin til slíkra verkefna í Bretlandi, Írlandi, Kanada og Tævan. Hjá Sikorsky er nú unnið að lokahönnun endurbættrar gerðar, S-92B, með verulega aukið flugdrægi og burðargetu í leitar- og björgunarflugi.

AgustaWestland býður fram gerðina EH101, sem er nokkuð stærri en EC225 og S-92, ber 30 farþega og er þriggja-hreyfla. Bæði Danir og Portúgalir hafa valið EH101 fyrir sitt leitar- og björgunarflug. Þá er þess að geta að í smíði eru nýjar þyrlur af gerðinni NH90, sem m.a hafa verið valdar af flugherjum Finnlands, Noregs og Svíþjóðar. Þar sem ekki er hægt að fá NH90 með borgaralegri lofthæfisviðurkenningu (EASA, JAA, FAA) kemur hún hins vegar ekki til álita fyrir Landhelgisgæslu Íslands, en öll íslensk loftför eru hér á borgarlegri loftfaraskrá flugmálastjórnar, þ. á m. loftför landhelgisgæslunnar.

Nýjar björgunarþyrlur eru ekki „lagervara“ framleiðenda, enda sérhæfðar fyrir sín verkefni. Val slíkra þyrla, samningagerð, hönnun og framleiðsla krefst því töluverðs tíma, eða almennt talið a.m.k. þriggja ára. Auk þess sérhæfða búnaðar þ.e. tvöfalds björgunarspils, neyðarflota, fjögurra-ása sjálfstýringar (með „Auto-hover“), nætursjónauka, leitarljósa, lækningabúnaðar o.fl., þarf að beina sérstakri athygli að hönnun og umfangi eldsneytiskerfisins. Þessar kröfur skipta höfuðmáli, þegar þyrlunum er ætlað lykilhlutverk í leitar- og björgunarþjónustu við erfiðar aðstæður og í langflugi eins og til dæmis á Íslandi eða í Noregi.

Við val á nýrri og fullkominni gerð björgunarþyrla, sem nota skal til langrar framtíðar, er afar þýðingarmikið, að til álita komi a.m.k. tvær gerðir, þannig að virk samkeppni sé milli framleiðenda í gæðum og verði.

Með vísan til þess, sem að framan segir, er ekki við því að búast, að unnt verði að fá þrjár nýjar, sérbúnar þyrlur til Landhelgisgæslu Íslands fyrr en á árunum 2010 til 2015. Þá stæði valið fyrst og fremst milli **Eurocopter EC225** og **Sikorsky 92B**. Einnig kæmi hér til álita **AgustaWestland EH101** þyrlan, þótt hún sé að flestra mati of stór fyrir hefðbundin verkefni landhelgisgæslunnar.

Endanlegt kaupverð slíkra nýrra og fullkominna björgunarþyrla ræðst bæði af þeim kröfum, sem til þeirra verða gerðar, og samkeppni milli framleiðenda. Í norskum fjölmiðlum var fyrr í ár sagt, að verð hveðrar slíkrar björgunarþyrlu gæti verið nálægt 150 milljónum NOK, eða um 24 milljónir USD, þ. e. rúmur 1,8 milljarður ISK.

Norska dómsmálaráðuneytið hefur samið mjög ítarlega greinargerð, sem lýsir í stórum atriðum og smáum þeim kröfum, sem gera verður til nýrra leitar- og björgunarþyrla. Meðal krafna er að þyrlurnar geti flogið 300 sjómílar á sjó út, híft þar upp 25 manns, flogið til baka og átt þar eftir varaeldsneyti fyrir 30 mínútna flug. Kröfu af þessu tagi er einungis unnt að mæta með þyrlu, sem frá upphafi er hönnuð og smíðuð sem björgunarþyrla. Norsk stjórnvöld hafa mótað þá stefnu, að nýjar björgunarþyrlur, sem ætlaðar eru fyrir hefðbundna grunnþjónustu á þessu sviði, verði keyptar og reknar af ríkinu. Frá þessari stefnu eru þó tvær undantekningar, því að bjóða á út þyrluþjónustu á Svalbarða og í fyrirhugaðri nýrri björgunarstöð á Florö.

Norska dómsmálaráðuneytið hefur boðið íslenska dóms- og kirkjumálaráðuneytinu og Landhelgisgæslu Íslands samvinnu í þessum málum, þ. á m. að hugsanlega verði efnt til sameiginlegs útboðs beggja þjóða á nýjum björgunarþyrlum. Hafa fulltrúar dóms- og kirkjumálaráðuneytisins, landhelgisgæslunnar og ríkiskaupa farið til Noregs til viðræðna í dómsmálaráðuneytinu þar auk þess sem dómsmálaráðherrar landanna hafa rætt málið sín á milli. Í Noregi er gert ráð fyrir kaupum á 8 - 10 nýjum þyrlum, og samkvæmt tillögum í þessari skýrslu geta þrjár slíkar þyrlur veitt fullnægjandi framtíðarþjónustu hér á landi. Sameiginlegt útboð á 11 - 13 björgunarþyrlum gæti leitt til hagstæðara verðs en ella og almennt betri samninga, auk þess sem af samstarfinu gæti leitt margvíslegt hagræði í rekstri.

Kaup á sérsmíðuðum, nýjum björgunarþyrlum leiðir til þess, að Landhelgisgæsla Íslands þarf að brúa þriggja til átta ára tímabil frá hausti 2007, þegar fyrsta leigutíma viðbótar Super Puma og Dauphin þyrlanna lýkur. Besta millilausnin á því tímabili væri án efa leiga á viðbótar AS332L1 Super Puma þyrlum, sem sérbúnar væru til leitar- og björgunarflugs.

4.2. Rekstrarform og skipulag þyrlubjörgunarþjónustu

4.2.1. Rekstrarform þyrlubjörgunarsveitar

Við töku ákvarðana vegna kaupa á þyrlum og um rekstrarform þyrlubjörgunarþjónustu má velja á milli ýmissa leiða. Í Noregi rekur einkaaðili alla þyrlubjörgunarþjónustu fyrir hönd sýslumannsins á Svalbarða, þ.e. fyrirtækið Airlift sem nú hefur einnig gert samning við landhelgisgæsluna. Í Svíþjóð er þyrlubjörgunarþjónustu við strendur landsins sinnt af einkaaðila, á grundvelli almenns útboðs, en opinber ábyrgðaraðili er sænska siglingamálastofnunin. Hinir opinberu ábyrgðaraðilar skilgreina þarfir, þar á meðal björgunargetu og viðbragðstíma, en einkaaðilar annast þessa þjónustu að öllu leyti, undir eftirliti hinna opinberu aðila. Sjúkraflug hér á landi á vegum heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytisins er með þessum hætti.

Reynsla af fjölbreyttu rekstrarfyrirkomulagi af þessum toga hefur verið góð. Í Noregi er þó meginhluti þyrlubjörgunarþjónustu í höndum opinberra aðila.

Þótt bjóða megi út þyrlubjörgunarþjónustu hér á landi, er það ekki æskilegt, þar sem öryggi í rekstri verður best tryggt á þeim breytinga- og þróunartíma, sem nú gengur í garð í höndum Landhelgisgæslu Íslands. Það er grundvallaratriði að íslensk stjórnvöld hafi á öllum tíma fulla stjórn á þessum mikilvæga öryggisþætti. Samkvæmt nýjum lögum um Landhelgisgæslu Íslands nr. 52/2006 er heimilt að bjóða út eða stofna hlutafélag um flugrekstur, skiparekstur eða tækniþjónustu landhelgisgæslunnar með skilyrðum sem ráðherra setur, að fengnum tillögum stofnunarinnar. Flugrekstri stofnunarinnar í heild eða að hluta mætti þannig breyta í hlutafélag, sem miklu máli gæti skipt bæði í fjárhagslegum rekstri og við endurnýjun véla og búnaðar.

4.2.2. Fjórða þyrlan.

Þrjár stórar björgunarþyrlur eru grunnstærð þyrlusveitar Landhelgisgæslu Íslands samkvæmt því, sem hér hefur verið rakið. Reynslan sýnir að óvænt atvik eru í þessum rekstri. Í því ljósi er lagt til að landhelgisgæslan eigi áfram og reki Dauphin þyrluna TF-SIF. Dauphin þyrlan er nálægt því að vera helmingi ódýrari í rekstri en stærri þyrlla landhelgisgæslunnar. Hún hentar mjög vel til margvíslegra leitar- og björgunarstarfa þar sem ekki er þörf á stórrí þyrllu. Hún er einnig létt og meðfærileg og dugar þannig einnig vel til margvíslegra eftirlitsstarfa.

4.2.3. Staðarval

Hagkvæmni og öryggi í rekstri krefst þess, að þyrlubjörgunarsveitin hafi bækistöð á einum stað og í tengslum við höfuðstöðvar Landhelgisgæslu Íslands, sem nú eru við Skógarhlíð í Reykjavík. Á þeim skamma tíma, sem liðinn er síðan höfuðstöðvarnar fluttu í Skógarhlíðina og starfsemi gæslunnar tók að laga sig að samhfæingar- eftirlits- og björgunarstarfinu þar hefur fengist af því einstaklega góð reynsla.

Meginhluti björgunarstarfs þyrlusveitarinnar felst í því að koma slösuðu fólki í sjúkrahús í Reykjavík. Veðuraðstæður eru hagstæðar fyrir sveitina í Reykjavík.

4.2.4. Fjölbreytt verkefni

Fjölgun þyrla Landhelgisgæslu Íslands gerir þeim kleift að sinna fjölbreyttari verkefnum en áður. Nauðsynlegt er að tryggja þjálfun og getu flugmanna og áhafna þyrlanna og með breytingunum haustið 2006 fjölga þeim tímum nánast um helming sem fljúga þarf þyrlum landhelgisgæslunnar vegna æfinga og þjálfunar. Geta þyrlubjörgunarsveitarinnar eykst í samræmi við þetta. Huga þarf sérstaklega að þessu atriði af hálfu landhelgisgæslunnar og samhliða því að endurskoða í samvinnu við lögreglu, björgunarsveitir, tollayfirvöld og aðra aðila viðbragðsáætlanir og samstarfsverkefni.

4.2.5. Mannaflí

Efling þyrlubjörgunarsveitar kallar á fjölgun starfsmanna hjá landhelgisgæslunni. Í samræmi við tillögur Björns Bjarnasonar, dóms- og kirkjumálaráðherra, að bráðabirgðalausn sem samþykktar hafa verið af ríkisstjórninni hefur starfsmönnum landhelgisgæslunnar þegar verið fjölgað til að standa undir rekstri á fjórum björgunarþyrlum. Stefnt er að því að sú fjölgun verði að fullu orðin á næsta ári. Vegna þeirra tillagna, sem hér eru kynntar, er ekki þörf á að fjölga starfsmönnum landhelgisgæslunnar meira en þegar hefur verið ákveðið.

5. Greining kostnaðar

Í hinni ítarlegu kostnaðargreiningu sem þegar liggur fyrir um eflingu þyrlubjörgunarsveitarinnar og dóms- og kirkjumálaráðherra hefur kynnt í ríkisstjórn er varanleg hækkun rekstrarkostnaðar vegna aukins mannafla áætlaður um 100-150 m.kr. á ársgrundvelli. Strax á næsta ári mun fjöldi starfsmanna verða nægur til að hrinda megi þeim tillögum, sem hér um ræðir í framkvæmd.

Kostnaður við leigu á einni þyrlu sambærilegri stærri þyrlu Landhelgisgæslunnar er um 150-180 m.kr. á ári. Rekstrarkostnaður við eina slíka vél er á ári áætlaður um 55 m.kr. á ári.

Gera má ráð fyrir að langtímaleiga á þremur stórum og fullbúnum björgunarþyrlum geti numið um 450-600 m.kr. á ári og rekstrarkostnaður við þrjár slíkar vélar sé á bilinu 100-150 m.kr. Kaup á þremur nýjum þyrlum kallar á milljarða fjárfestingu eins og fjallað er um hér að framan í kafla 4.1.

6. Álitæfni varðandi opinber innkaup

Í tengslum við framangreinda vinnu hefur sérstaklega verið horft til þeirra reglna sem gilda hér á landi samkvæmt íslenskum lögum og á grunni EES-samningsins um opinber innkaup. Leitað var til Skúla Magnússonar héraðsdómara og sérfræðings á þessu sviði og vann hann álitsgerð um þetta efni. Í meginatriðum er hans niðurstaða sú að kaup eða leiga á þyrlum fyrir Landhelgisgæsluna falli undir gildissvið íslenskra reglna um opinber innkaup, sbr. lög nr. 94/2001, og þar með undir gildissvið EES-samningsins. Að hans mati er unnt að leigja þyrlur til bráðabirgða með samningskaupum án undangenginnar auglýsingar samkvæmt d. lið 20. gr. laga nr. 94/2001 og d. lið 3. mgr. 6. gr. tilskipunar nr.

93/36/EBE um samræmingu reglna um útboð og gerð opinberra samninga um vörukaup, í ljósi þeirrar stöðu sem upp kom í kjölfar brotthvarfs varnarliðsins og þeirrar brýnu þarfar á aðgerðum sem þá skapaðist. Sérfræðingar Ríkiskaupa komust að sömu niðurstöðu.

Við kaup eða leigu á þyrlum til framtíðar er hins vegar ljóst að fylgja verður lögum um opinber innkaup og bjóða út hvort heldur sem er kaup eða leigu á þyrlum. Sérstaklega var skoðað hvort unnt væri að standa að þessum innkaupum með sérstökum samstarfssamningi við bandaríska varnarmálaráðuneytið, en hugmyndir um það voru reifaðar sérstaklega í tengslum við brotthvarf varnarliðsins og breytingar á varnarsamstarfi ríkjanna. Að mati framangreinds sérfræðings eru lagalegar heimildir til þess takmarkaðar, þær yrðu þá annað hvort að tengjast beint varnarsamningi og veru varnarliðsins hér á landi eða fela í sér lausn sem væri augsýnilega verulega hagstæðari en þær lausnir sem í boði væru á grundvelli almenns útboðs.

7. Tillögur

Með hliðsjón af framangreindu eru eftirfarandi tillögur gerðar að framtíðarskipulagi þyrlubjörgunarþjónustu á Íslandi:

1. Þyrlubjörgunarþjónusta verði sinnt af Landhelgisgæslu Íslands.
2. Í þyrlusveit Landhelgisgæslunnar verði til frambúðar þrjár nýjar, stórar, langdrægar björgunarþyrlur auk núverandi Dauphin þyrlu landhelgisgæslunnar (TF-SIF).
3. Kaup á þremur þyrlum sem fullnægja ítarlega skilgreindum kröfum verði boðin út í samræmi við lög um opinber innkaup. Super Puma vél landhelgisgæslunnar (TF-LIF) verði seld.
4. Þar til nýjar þyrlur verða keyptar verði fullnægjandi starfsgeta þyrlubjörgunarsveitarinnar tryggð með leiguþyrlum.
5. Viðbragðsáætlanir þyrlubjörgunarsveitar verði endurskoðaðar og sveigjanleiki í störfum hennar aukinn.
6. Ferðir varðskipa með þyrlueldsneyti verði skipulagðar með björgunarverkefni í samvinnu við þyrlur í huga.
7. Rætt verði við norsk stjórnvöld um samstarf við kaup á nýjum, stórum, sérhönnuðum björgunarþyrlum. Stefnt verði að því að útboðsauglýsing verði birt eins fljótt og kostur er.
8. Unnið verði að nánú samstarfi þjóða við Norður-Atlantshaf um samvinnu í leit- og björgun á hafinu, þar á meðal með samnýtingu á þyrlukosti.

Reykjavík, 6. júlí 2006

Stefán Eiríksson

Leifur Magnússon

Georg Kr. Lárusson

Viðauki I – Stutt umsögn um nokkrar þyrlugerðir sem gætu komið til álita fyrir leitar og björgunarflug Landhelgisgæslu Íslands

Í upphafi þessa skjals er stutt lýsing á þeim tveimur gerðum þyrlna, sem í dag eru í rekstri Landhelgisgæslu Íslands. Þá er rætt um fjórar gerðir nýrra þyrlna, sem m.a. eru ætlaðar til leitar- og björgunarflugs, og birt tafla með samanburði á nokkrum tölugildum þeirra.

Eurocopter SA-365N Dauphin

Árið 1973 kynnti franska félagið Aérospatiale þróun þessarar tveggja-hreyfla gerðar, sem byggði á fyrri eins-hreyfils gerð, SA-360, sem fór í sitt fyrsta flug 2. júní 1972. Fyrsta flug frumgerðar SA-365 Dauphin var síðan 24. janúar 1975. N-gerðin, sem er viðurkennd fyrir borgarlegt flug með 8-12 farþega, flaug fyrst 31. mars 1979.



Þyrla Landhelgisgæslunnar, **TF-SIF**, kom til Íslands árið 1985. Hún getur flutt átta farþega eða fjórar sjúkrabörur, er með þriggja-ása sjálfstýringu (án "Auto-hover"), er búin neyðarflotum, einföldu björgunarspili, leitarljósi og hitamyndsjá. Hún er ekki með afísingarbúnað. Hámarks flugdrægi er um 400 sjómíllur, hagkvæmur flughraði um 130 hnútar, og hámarksflugþol 3:30 klst.

Eurocopter AS332L1 Super Puma

Frumgerð Super Puma flaug sitt fyrsta flug 13. september 1978, en hún byggir í reynd á SA330 Puma, sem fyrst flaug 15. apríl 1965. L-gerð Super Puma flaug fyrst 10. október 1980, og er með lengdan farþegaklefa og borgaralega JAA/FAA lofthæfisviðurkenningu.

Af L1-gerðinni hafa nú verið smíðuð samtals 535 eintök, og af L2-gerðinni 84.



Þyrla Landhelgisgæslunnar, **TF-LIF**, kom til Íslands árið 1995. Hún getur flutt 20 farþega eða 6-9 sjúkrabörur, er með fjögurra-ása sjálfstýringu (með "Auto-hover"), er búin neyðarflotum, tvöföldu björgunarspili (vökvadrifið og rafdrifið), leitarljósi og hitamyndsjá. Þá er hún með fullkominn afísingarbúnað. Hámarks flugdrægi er 625 sjómíllur, hagkvæmur flughraði um 120 hnútar, og hámarksflugþol um 5:00 klst.

NH Industries NH90 (TTH og NFH)

Uppruna NH90 má rekja til fyrri hluta níunda áratugar síðustu aldar, þegar NATO-aðildarríkin Frakkland, Þýskaland, Ítalía og Holland settu fram sameiginlegar kröfur um nýja fjölnota þyrlu, sem gæti leyst af hólmi ýmsar eldri gerðir, þ. á m. Bell UH-1 Huey, Aerospatiale Puma, Westland Lynx og Sikorsky Sea King.

Myndað var sameiginlegt félag, NH Industries, með aðsetur í Aix-en-Provence í Frakklandi, en verkefnum skipt á fjóra framleiðendur, AgustaWestland, Eurocopter France, Eurocopter Germany og Fokker Aviation. Þeir þrír fyrstu voru hver með rúmlega 30% hlutdeild, en hlutur Fokker var um 5%. Árið 1994 gerðist Noregur "risk-sharing-partner", og í júní 2001 gerðist Portúgal aðili að NH Industries með 1,5% verkhlutdeild.



NH90 hefur hefðbundið útlit, er með fjögurra-blaða þyrl úr gerviefnum (composites), og skrokkurinn er einnig að mestu leyti úr gerviefnum. Þyrlan er með tvo hverfilhreyfla, og hægt er að velja á milli Rolls-Royce, Turbomeca eða General Electric. Einnig er einn hjálparhreyfill (APU), og þyrlan er með afísingarbúnaði, "fly-by-wire"-stjórnþúnaði, og unnt er að draga upp hjólin. Stjórnklefinn býður upp á fimm 20x20 cm flatskjái ("glass cockpit"). NH90 er boðin í tveimur megingerðum, "NATO Frigate Helicopter" (NFH) og "Tactical Transport Helicopter" (TTH). Farþegaklefinn getur tekið 20 í sæti eða 12 sjúkrabörur. Fyrsta flug NH90 var 18. desember 1995.

Upphafsríkin fimm hafa nú þegar pantað samtals 253 NH90, þar af Ítalía 116, Þýskaland 80, Frakkland 27, Holland 20 og Portúgal 10, - og hafa lýst áhuga á að panta 297 til viðbótar. Árið 2000 gáfu Danmörk, Finnland, Noregur og Svíþjóð út sameiginlega kröfu um nýjan "Nordic Standard Helicopter". Danmörk hætti hins vegar við sína þátttöku, þegar þar í landi var ákveðið að panta skuli stærri þyrlur, EH101, til leitar- og björgunarverkefna. Hin þrjú Norðurlöndin hafa hins vegar nú þegar pantað samtals 52 NH90 þyrlur, og verða 39 þeirra sérstaklega ætlaðar fyrir leit og björgun. Eftirfarandi er yfirlit yfir núverandi stöðu pantana á þessari gerð:

<i>ríki</i>	<i>samtals TTH</i>	<i>NFH</i>	<i>afgreiðsluár</i>	<i>athugasemdir</i>	
Ítalía	116	70	46	2004-2018	
Þýskaland	80	80	-	2004-2010	
Frakkland	27	-	27	2005-2018	
Holland	20	-	20	2007-2012	
Portúgal	10	10	-	2008-2010	
Finnland	20	20	-	2004-2008	Allar 20 fyrir SAR.
Svíþjóð	18	13	5	2005-2009	13 ætlaðar fyrir SAR.
Noregur	14	-	14	2005-2009	8 ætlaðar fyrir SAR.
Grikkland	20	16	4	2005-2010	
Spánn	45	?	?		
Belgía	10	?	?		

Oman	20	20	-	Allar fyrir SAR.
Ástralía	12	12	?	
Nýja Sjáland	?	?	?	
samnt.:	412+	241+	116+	2004-2018

NH90 er eingöngu hönnuð og smíðuð samkvæmt herstöðlum, og ekki er hægt að fá hana með borgaralegri lofthæfisviðurkenningu (EASA, JAA, FAA). Á Íslandi eru öll loftför á borgaralegri loftfaraskrá Flugmálastjórnar, þ. á m. þau þrjú loftför, sem nú eru í rekstri Landhelgisgæslu Íslands. Hér á landi er hvorki til staðar nauðsynleg löggjöf né reglur, sem fjalla um heri og tækjakost þeirra. NH90 kæmi því ekki til álita sem framtíðarþyrla fyrir Landhelgisgæsluna.

Eurocopter EC225

Hér um að ræða nýja og þróaðri gerð af Super Puma, sem flaug sitt fyrsta flug 27. nóvember 2000. Hún er með fimm-blaða þyrl og getur flutt allt að 24 farþega auk þriggja-manna áhafnar. Aukin er notkun gerviefna (composites), gert er ráð fyrir fullkomnum afisingarbúnaði, og nýr stjórnklefinn býður upp á sex fjölnota flatskjái (fjórir 15x20 cm og tveir 10x13 cm). Hún er fyrsta þyrlan, sem hlotið hefur borgaralegt lofthæfisskírteini hins nýja European Aviation Safety Agency (EASA).



Af þessari gerð hafa nú verið framleidd 15 eintök. Japan og Kína hafa nýlega pantað samtals fjórar EC225, sem sérstaklega eru ætlaðar til leitar- og björgunarflugs.

Sikorsky S-92

Þessi nýja þyrlugerð Sikorsky hlaut borgaralega FAA/JAA lofthæfisviðurkenningu árið 2002. Hún er með tvo hverfilhreyfla, býður upp á fullkominn afisingarbúnað, og getur flutt allt að 22 farþega eða allt að 16 sjúkrabörur. Stjórnklefinn er búinn fimm fjölnota flatskjám, og sjálfstýringin er sérstaklega sniðin að þörfum leitar- og björgunarflugs. Flugdrægi með venjulegum eldsneytisgeymum er 457 sjómíllur, en með viðbótargeymum gæti það farið upp í 759 sjómíllur. Með venjulegum eldsneytisgeymum gæti hún flogið 241 sjómíllur á haf út, híft þar upp tvo menn, og flogið til baka, og átt 30 mínútna varaeldsneyti.



Þrjár þjóðir hafa nýlega valið S-92 til leitar- og björgunarflugs, þ.e. Bretland (fjórar), Írland (þrjár, - en pöntun hins vegar frestað "af fjárhagsástæðum") og Kanada (28).

Kunnugt er að hjá Sikorsky er endurbætt gerð, S-92B, á lokastigi hönnunar. Hún býður upp á verulega aukið flugdrægi og burðargetu í leitar- og björgunarflugi.

AgustaWestland EH101

Í lok áttunda áratugs síðustu aldar settu breski og ítalski sjóherinn fram kröfur um nýja og fullkomnari þyrlu til að sinna kafbátahernaði (ASW, Anti Submarine Warfare). Þeim var fyrst og fremst ætlað að leysa af hólmi eldri Sea King þyrlur, enda var verkefnið fyrst í stað sérmerkt "Sea King Replacement (SKR)". Breska fyrirtækið Westland og ítalska fyrirtækið Agusta ákváðu í júní 1980 að stofna sameiginlegt fyrirtæki "European Helicopter (EH) Industries" til að þróa slíka þyrlu, sem síðan fékk heitið EH101. Líkan hennar í fullri stærð var sýnt á Parísar-flugsýningunni 1985. Smíðaðar voru samtals níu frumgerðir til flugprófana, og fyrsta flug var 9. október 1987. Fyrsta flug þeirrar frumgerðar, sem ætluð var fyrir borgaralega skráningu var 30. september 1988. Árið 1994 var borgaraleg lofthæfisskráning veitt í Bretlandi, Ítalíu og í Bandaríkjunum.



EH101 er tiltölulega hefðbundin hönnun, með fimm-blaða aðalþyrl úr gerviefnum (composites), og fjögurra-blaða stélskrúfu, en skrokkurinn að mestu smíðaður úr lithium-álblöndum. Þessi þyrla er með þrjá hverfilhreyfla og einn hjálparhreyfil (APU), hún er með afísingarbúnaði, getur dregið upp hjólin, og er einnig búin neyðarflotum.

Þróunarferill EH101 varð mun lengri en fyrirhugað var vegna breyttra hernaðarþarfa í kjölfar endaloka kalda stríðsins, ýmissa tæknivandamála við þróun rafeindabúnaðarins, slysa í flugprófunum, og vegna gjaldþrots Westland árið 1986. Við gjaldþrotið komu bæði United Technologies Corp. (móðurfélag Sikorsky) og Fiat að verkinu, og í júlí 2000 tók nýtt sameinað félag, AgustaWestland, við öllum fyrri verkefnum EH Industries.

Breski sjóherinn hefur fengið afhentar samtals 44 EH101, og hjá honum nefnist gerðin Merlin HM.1. Breski flugherinn er með samtals 22, og kallar þær Merlin HC.3. Þær geta flutt 30 hermenn eða 16 sjúkrabörur, en sinna einnig hernaðarlegri leit- og björgun (CSAR). Ítalski sjóherinn hefur fengið afhentar 16 EH101, en upphaflega hafði verið gert ráð fyrir að hann myndi panta samtals 36.

Árið 1993 pöntuðu kanadísk stjórnvöld samtals 43 EH101, og þar er gerðin nefnd AW520 Cormorant, og byggð á hinni borgarlegu gerð EH101, og einkum ætluð fyrir leit og björgun. Við stjórnarskipti í Kanada síðar sama ár var þessi pöntun hins vegar afturkölluð, en árið 1998 þó ákveðið að panta samtals 15 slíkar þyrlur fyrir leitar- og björgunarþjónustu við Norður-Atlantshafið. Búist hafði verið við Kanada myndi

síðan panta til viðbótar 28 EH101 til að leysa af hólmi ýmsar aðrar Sea King þyrlur, en sumarið 2004 var hins vegar óvænt ákveðið að panta nýjar Sikorsky H-92 þyrlur til þeirra verkefna.

Í september 2001 pöntuði stjórnvöld í Danmörku samtals 14 EH101 til afhendingar á árunum 2004-2006. Í desember 2001 pöntuðu stjórnvöld í Portúgal samtals 12 EH101, sem ætlaðar verða fyrir leit og björgun og fiskveiðieftirlit, og í ársbyrjun pantaði írski flugherinn þrjár EH101, með kauprétt á tveimur til viðbótar. Þá hefur herinn í Japan pantað fimm EH101, sem ætlað er að leysa af hólmi eldri Sikorsky MH-53 og S-61 þyrlur.

Að lokum er þess að geta að í ársbyrjun 2005 var óvænt amerísk útgáfa af EH101, nefnd US101, og markaðssett er í samvinnu við Lockheed Martin, valin sem nýr "US Presidential Helicopter". Í þeirri flugsveit forsetans eru nú samtals 23 Sikorsky þyrlur. Fyrirhugað er að hin nýja US101 verði þar tekin í notkun árið 2009.

Svo virðist að samtals hafi því verið pantaðar **154** EH101 af stjórnvöldum átta ríkja. Þessi gerð er stærst og öflugust af þeim þyrlum, sem hér er fjallað um, og væntanlega verðlögð í samræmi við það. Ætla má að hún gæti í reynd verið óþarflega stór fyrir hefðbundin flugverkefni Landhelgisgæslu Íslands.

Grófur samanburður nokkurra tölugilda

Stutt yfirlit yfir nokkrar þyrlugerðir							
atriði	eining	EADS SA-365N	EADS AS332L1	NH Industries NH90	EADS EC225	Sikorsky S/H-92	Ag.Westl. EH101
"nafn"		Dauphin	Super Puma	(TTH og NFH)			(Civil US101)
FAA/JAA-I.h.viðurk.		já	já	nei	já	já	já
hreyflar		T. Arriel 1C	T. Makila IA1	RTM322-01/9	T. Makila 2A	GE CT7-8	RTM322
afl	s-hö	2x700	2x1.783	2x2.100	2x2.100	2x ?	3x2.100
flugmenn/farþegar		2/11	2/20	2/20	2/25	2/22	2/30
björgunaráhöfn		5	5	5	5	5	5
þvermál þyrlis	m	11,9	15,6	16,3	16,2	17,2	18,6
hámarks lengd	m	13,7	18,7	19,6	19,5	20,8	22,8
hámarkshæð	m	4,1	4,9	5,4	5,0	6,5	6,7
tómamassi	kg	2.361	4.500	5.945	5.256	6.895	9.009
eldsneyti og arðhl.	kg	1.939	4.100	4.655	5.744	4.536	5.591
hám.flugtaksmassi	kg	4.300	8.600	10.600	11.000	11.431	14.600
hámarkshraði	hnútar	175	150	157-161	175	155	168
hagkvæmur hraði	hnútar	130	125	132-140	139	?	150
"hover ceiling"	fet	8.596	9.710	10.300	5.595	11.600	12.500
hám. flugdrægi	s.ml.	400	625	430-490	443	426	751
hám. flugþol	klst.	3:30	5:00	4:35 - 4:45	4:02	?	?
kom til Íslands	ár	1985	1995				
áætl.verðmæti '06	m.kr.	200	800				

Athugasemd: Í ofangreindri töflu eru upplýsingar um Dauphin og Super Puma fengnar af heimasíðu Landhelgisgæslu Íslands, og miðast því við þær tvær þyrlur, sem þar eru nú í rekstri. Hin tölugildin eru ýmist frá hlutadeigandi framleiðendum eða úr ársriti Aviation Week & Space Tehnology, "Aerospace Source Book 2006". Þessi tölugildi, ekki síst þau er varða afkastagetu loftfara, byggjast á fjölda tæknilegra forsendna. Ekki er því víst að öll tölugildi töflunar séu fyllilega samanburðarhæf.

Yfirlit yfir val nokkurra nágrannaþjóða á þremur nýjum þyrlugerðum

	NH90	S-92	EH101
Belgía	10		
Danmörk			14
Bretland		4	66
Finnland	20		
Frakkland	27		
Grikkland	20		
Holland	20		
Írland		3(?)	3
Ítalía	116		16
Kanada		28	15
Noregur	14		
Portúgal	10		12
Spánn	45		
Svíþjóð	18		
Þýskaland	80		
Samtals:	380	35(?)	126

28. júní 2006, LM.

Viðauki II – Yfirlit yfir leitar-, björgunar- og sjúkraflug á þyrlum Landhelgisgæslunnar 2000-2005

2000	Fjöld útkalla	Leit og björgun			Sjúkraflug			Ísl. Sjúkl	Erl. Sjúkl	>150 sml	Snúið við	Ekki farið	Ft / SAR	Ft / EMS
		Land	Óbyggðir	Sjó	Land	Óbyggðir	Sjó							
TF-LIF	70									4	1			
TF-SIF	75													
TF-SYN	7													
Samtals	152	16	Ekki skilg.	33	96	Ekki skilg.	7	82	25	5	9	34		
VL							1				1			
Samtals	152	16	0	33	96	0	8			5	10	34	0	0
Sjó:	40	Land:	112											

2001	Fjöld útkalla	Leit og björgun			Sjúkraflug			Ísl. Sjúkl	Erl. Sjúkl	>150 sml	Snúið við	Ekki farið	Ft / SAR	Ft / EMS
		Land	Óbyggðir	Sjó	Land	Óbyggðir	Sjó							
TF-LIF	76													
TF-SIF	48													
TF-SYN	6													
Samtals	130	11	11	27	61	13	7	65	13	2	8	37		
VL				1										
Samtals	130	11	11	28	61	13	7			2	8	37	0	0
Sjó:	34	Land:	96											

2002	Fjöld útkalla	Leit og björgun			Sjúkraflug			Ísl. Sjúkl	Erl. Sjúkl	>150 sml	Snúið við	Ekki farið	Ft / SAR	Ft / EMS
		Land	Óbyggðir	Sjó	Land	Óbyggðir	Sjó							
TF-LIF	52									4				
TF-SIF	55													
TF-SYN	6									3				
Samtals LHG	113	17	22	29	29	1	15	65	12	7	6	27		
VL / Danir	8		1	1	1		5			5				
Samtals	121	17	23	30	30	1	20			12	6	27	0	0
Sjó:	44	Land:	69											

Þyrlubjörgunarþjónusta á Íslandi – Tillögur að framtíðarskipulagi

		Leit og björgun			Sjúkraflug									
2003	Fjöld útkalla	Land	Óbyggðir	Sjó	Land	Óbyggðir	Sjó	Ísl. Sjúkl	Erl. Sjúkl	>150 sml	Snúið við	Ekki farið	Ft / SAR	Ft / EMS
TF-LIF	66									9			46,4	58,5
TF-SIF	53												23,8	36,4
TF-SYN	5									3			6	7
Samtals	124	14	19	23	42	3	22	65	34	12	9	25	76,2	101,9
VL							1			1				
Samtals	124	14	19	23	42	3	23			13	9	25	76,2	101,9
Sjó:	45	Land:	78											

		Leit og björgun			Sjúkraflug									
2004	Fjöld útkalla	Land	Óbyggðir	Sjó	Land	Óbyggðir	Sjó	Ísl. Sjúkl	Erl. Sjúkl	>150 sml	Snúið við	Ekki farið	Ft / SAR	Ft / EMS
TF-LIF	66									6			42,5	69,1
TF-SIF	43												28,6	34,9
TF-SYN	8									6	1	1	17,1	5
Samtals	117	7	3	36	41	9	21	76	17	12	9	27	88,2	109
VL							1			1				
Samtals	117	7	3	36	41	9	22			13	9	27	88,2	109
Sjó:	57	Land:	60											

		Leit og björgun			Sjúkraflug									
2005	Fjöld útkalla	Land	Óbyggðir	Sjó	Land	Óbyggðir	Sjó	Ísl. Sjúkl	Erl. Sjúkl	>150 sml	Snúið við	Ekki farið	Ft / SAR	Ft / EMS
TF-LIF	72									5			81,5	35,6
TF-SIF	51												49,6	8,6
TF-SYN	7									3	1	1	18,6	0
Samtals	130	21	22	32	37	2	16	45	25	8	9	26	149,7	44,2
VL					1		3					1		
Samtals	130	21	22	32	38	2	19			8	9	27	149,7	44,2

Viðauki III – Yfirlit yfir útköll þyrlusveitar varnarliðsins 1992-2006

Útköll varnarliðsins 1992-2006

Tegund útkalls	Fjöldi
Björgunarflug vegna strands	1
Sjúkraflutningar - sjó - innan 150 sml.	5
Sjúkraflutningar - sjó - utan 150 sml.	15
Sjúkraflutningar - land	7
Leitarflug - sjó	1
Leitarflug - land	1
Afturkallaðar beiðnir	2
Flug fyrir almannavarnir ríkisins	2
Samtals	34