

[Ministeren for Grønland.]

tiget med Grønlandsarbejdet, blev dybt berørt af ulykken, og vi deltager alle i den sorg, der har ramt de omkomnes familier.

Når det ærede medlem efterlyser større sikkerhed i luften, til lands og til vands, må jeg sige, at vi af bedste evne søger at leve op til dette krav. For skibstrafikkens vedkommende kan jeg således nævne den konstante patruljeflyvning og isrekognoscering, der finder sted fra flyvepladsen Narssarssuaq i Kap Farvel området.

For så vidt angår flyvningen, skal jeg udtale, at denne blev påbegyndt efter et meget grundigt undersøgelsesarbejde foretaget af et af daværende Grønlandsminister Lindberg nedsat sagkyndigt udvalg, der i sin betænkning udtalte, at det både teknisk og økonomisk var forsvarligt at lade flyvemaskiner indgå som trafikmiddel til befordring af passagerer, post og gods i Grønland. Udvalget mente, at en grønlandsk civil flyvetjeneste i første omgang burde udføres med De Havilland Otter, suppleret med Catalina. Der henvises til, at de nævnte maskintyper på tilfredsstillende vis udfører passagerbefordring under forhold, der svarer til Grønlands, f. eks. i Nordnorge og i Canada. Maskinerne tilhører det canadiske luftfartsselskab Eastern Provincial Airways, der både driver rute- og anden flyvetrafik i Canada, og selskabet ligger således inde med stor erfaring for flyvning under forhold, der svarer til de grønlandske.

Forinden kontrakt blev sluttet med selskabet, blev selskabets kvalifikationer og øvrige forhold nøje undersøgt af den kgl. grønlandske handel og luftfartsdirektoratet, bl. a. gennem kontakt med de canadiske luftfartsmyndigheder. Uregelmæssigheder på grund af tekniske vanskeligheder er et almindelig kendt fænomen inden for flyvevirksomheden; men selv om regelmæssigheden i den interne flyvning således ikke er så god som ønskeligt — og det skal siges, at det er rigtigt — må dette ikke opfattes således, at sikkerheden dermed er mindre. Tværtimod vil jeg gerne understrege, at flyvebestemmelserne er affattet således, at flyene i tvivlstilfælde eller under ugunstige forhold bliver stående fremfor at foretage risikobetonede forsøg.

Selskabets flyvning udføres i øvrigt efter

de canadiske bestemmelser, som er suppleret med et af de danske luftfartsmyndigheder udarbejdet sæt stærkt skærpede bestemmelser, der særlig tager sigte på at forøge sikkerheden, for så vidt angår selve flyvningens udførelse. Maskinerne kontrolleres i øvrigt af de canadiske myndigheder efter de herfor fastsatte regler, men inspiceres lejlighedsvis også af danske luftfartsmyndigheder. Det er rigtigt, at Catalinaflyet i sig selv er af en gammel konstruktion, men det er kendt som et af de sikreste luftfartøjer, der benyttes til kombinerede vand- og landoperationer, og der findes næppe et andet og mere sikkert luftfartøj til afløsning. De Havilland Otter maskinen er derimod af en helt ny konstruktion, og der fremstilles stadig væk et stort antal maskiner af denne flytype, som har stor anvendelse i Canada, hvilket for øvrigt også stadig er tilfældet med Catalinaer. Endvidere kan jeg nævne, at Widerøes flyverute i Nordnorge også er baseret på De Havilland.

Det ærede medlem henviser til en i Grønlandsposten torsdag den 26. april udtalt kritik over vinterflyvningen i Grønland. Vinterflyvningen blev i 1960-61 påbegyndt som forsøg, idet man som bekendt ikke tidligere har fløjet mellem de grønlandske byer langs kysten om vinteren. Der benyttedes i 1960-61 2 De Havilland Otter til denne opgave. Det ene var chartret for i givet fald af kunne gå det andet til undsætning i tilfælde af nødlanding eller ulykke. Alderen på de benyttede fly var henholdsvis 0 og 1 år. I første omgang benyttedes fly til befordring af post og til ambulanceflyvning. Senere etableredes også passagerflyvning, da de indvundne resultater talte derfor. I vinteren 1961-62 nøjedes man med én De Havilland Otter, idet der blev truffet aftale vedrørende en af de ved Sdr. Strømfjord stationerede helikoptere, som bruges til forsyningstjeneste af varslingsstationerne, om, at denne skulle gå ind som støttemaskine til befordring af passagerer og til ambulanceflyvning, hvis der skulle opstå vanskeligheder med Otteren. Der har således hele tiden været mindst 2 maskiner til rådighed i givet fald.

Helikopterfly har imidlertid ikke været anvendt meget, men dog til ambulanceflyvning. Det ærede medlem nævnte, at