

Fly til ethvert formål

Af Pia Christensen Bang, Air Greenland

24. april 2014

Air Greenlands rødmaledede fly og helikoptere fungerer både som rutebiler, ambulancer og taxaer og er med til at gøre Grønland tilgængelig for både turister, forretningsrejsende, forskere og mineraljægere. Og alle andre.

Uanset om man er en amerikansk rigmand der vil dyrke heliskiing i den uberørte grønlandske natur, biolog på isbjørnemærkning eller teletekniker på vej til en radiokædestation på en afsidesliggende fjeldtop, så virker det naturligt at henvende sig til Air Greenlands charterafdeling med sine transportbehov. Selskabets 12 små helikoptere af typen AS350 med plads til fem passagerer er hele året på arbejde rundt omkring i Grønland på opgaver for såvel private mineralefterforskningsselskaber som offentlige institutioner og andre kunder der har behov for at komme langt ind i det uvejsomme terræn.

I et land, hvor der ikke findes veje mellem byerne, spiller både sejlads og flytrafik en markant rolle, og det nationale flyselskab er med til at binde landet sammen. De fleste flyselskaber andre steder i verden koncentrerer sig om ganske specifikke forretningsområder og har fx valgt at have enten enkelte typer fastvingede fly eller helikoptere. Hos Air Greenland er det nødvendigt med et bredere udvalg af luftfartøjer for at dække behovet.

Ud over de små AS350-helikoptere har selskabet en række lidt større helikoptere af typen Bell 212, med plads til ni passagerer. De bliver for de flestes vedkommende brugt som "regionale rutebiler" mellem byer og bygder i de enkelte distrikter. Mange steder i Grønland bor der så få mennesker, at det aldrig ville kunne betale sig at lave en rute på kommercielle vilkår. Men for at det stadig skal kunne lade sig gøre at komme til og fra disse mindre bosteder, har Grønlands Selvstyre valgt at have såkaldte servicekontrakter. Her betales et flyselskab for at servicere de enkelte bygder og distrikter med et minimum antal ugentlige flyvninger for at sikre både passagertransport, men også post og fragt. Disse servicekontrakter udbydes i konkurrence mellem flere selskaber, og i øjeblikket har Air Greenland samtlige kontrakter til udgangen af 2014.



Air Greenland, DASH 7 flåden. (Foto: Grønlands Repræsentation).

Næsten lige siden Air Greenland (dengang Grønlandsfly) blev oprettet i 1960, har selskabet også opereret med den store helikoptertype Sikorsky S61N. Der er stadig en enkelt af dem i drift – dog ikke længere i ruteflyvning, men nu dedikeret til det nationale Search & Rescue (SAR) beredskab på en kontrakt med den danske stat der har ansvaret for redningsberedskabet.

Som nævnt kan man ikke køre mellem byerne i Grønland, så ud over muligheden for at sejle en del af året, er man nødt til at flyve for at komme frem og tilbage. Af samme grund er der enten lufthavn eller heliport de fleste steder, hvor der bor mennesker, og meget af indenrigsflyvningen foregår med de to typer fastvingede fly, DASH-7 og de lidt nyere DASH-8. De to typer med plads til henholdsvis 50 og 37 passagerer er blandt de eneste i verden der kan lette og lande på de meget korte landingsbaner, der er de fleste steder i Grønland.

Air Greenland har et enkelt stort passagerfly der flyver på ruten mellem København og Kangerlussuaq (Sdr. Strømfjord). Det er en Airbus 330, som har plads til i alt 278 passagerer. I vinterperioden flyver den fire gange om ugen, og om sommeren op til syv gange om ugen.

Flyselskabet opererer i et barsk, arktisk miljø med temperaturer svingende kraftigt på en enkelt dag med sne, regn og slud, og det kan give forstyrrelser i de tekniske installationer. Den grønlandske infrastruktur gør samtidig at der ikke nødvendigvis er flyvninger til og fra Grønland hver dag hvilket betyder at det kan tage tid at få reservedele frem. Sammenlagt betyder det, at selskabet har et stort behov for meget specialiserede medarbejdere hvilket gælder både piloter, mekanikere, ingeniører m.fl. En høj specialiseringsgrad gør, at man bedre kan forbygge eventuelle tekniske problemer, og når de opstår, kan få dem løst hurtigt.

Det barske klima betyder også, at Air Greenlands fly skal have en del ekstraudstyr, der ikke er nødvendigt, når man opererer i mildere klima og på lavere breddegrader. Det gør sårbarheden større for slet ikke at tale om prisen på flyene.

Flyselskaber i Europa eller Nordamerika vil typisk bruge de store, type-specialiserede "værksteder" for fly, men de er for langt væk for Air Greenland så er det også helt nødvendigt at kunne klare sig selv, rent teknisk. Derfor har Air Greenland da også en forholdsvis stor gruppe teknisk personale ansat, og selskabet har sine egne specialiserede værksteder hvor der bliver arbejdet med mekaniske og elektroniske komponenter, instrumenter, motorer, pladeværksted og interiørværksted. De kritiske komponenter, som man på forhånd ved tager tid at få repareret, vil være lagervare hos Air Greenland, alt efter fejlraten.



Air Greenland, helikopter. (Foto: E. Søgaard).