

**Sp. 226. Tillaga til þingsályktunar [124. mál]**

um þyrilvængjur í þjónustu landhelgisgæzlunnar, samgöngubóta og sjúkraflugs á Vestfjörðum og Austfjörðum.

Flm.: Hannibal Valdimarsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að festa kaup á tveimur þyrilvængjum til aðstoðar við landhelgisgæzluna. Skal önnur þyrilan að jafnaði staðsett á Vestfjörðum og annast þar farþegaflug, póstflutning og sjúkraflug, að svo miklu leyti sem samrýmzt getur starfi hennar fyrir landhelgisgæzluna, er jafnan skal sitja í fyrirrúmi. Hin þyrilan skal vera staðsett á Austfjörðum og annast sömu þjónustu á Austurlandi, auk höfuðhlutverks síns í þarfir landhelgisgæzlunnar.

## Greinargerð.

Flutningsmaður þessarar tillögu hefur tvívegis áður borið fram tillögu svipaðs efnis á Alþingi. Nú er, eins og á seinasta þingi, lagt til, að ríkisstjórnin festi kaup á tveimur þyrilvængjum til aðstoðar við landhelgisgæzluna.

Þegar varðskipið Óðinn var byggt, var frá öndverðu gert ráð fyrir því, að þyrilvængja gæti haft lendingarstað á þílfari skipsins. Þetta sýnir, að mönnum var þá þegar ljóst, að þyrilvængjur gætu verið ómetanleg og enda sjálfstöð hjálpartæki til tryggingar góðri gæzlu landhelginnar. Á fyrra ári voru gerðar tilraunir með lendingu þyrilvængju á þílfari varðskipsins Óðins, og er talið, að sú tilraun hafi tekizt ágætlega vel. Það er því bert, að enn þá hafa sérfróðir menn það í huga að taka þyrilvængjur í þjónustu landhelgisgæzlunnar.

Þessi tilraun var gerð með þyrilvængju, sem varnarliðið á Keflavíkurflugvelli lánaði góðfúslega til þessarar tilraunar.

Oftar en einu sinni hefur það komið fyrir, að leita hefur orðið til varnarliðsins í alvarlegum sjúkdóms- eða slysatilfellum um lán á þyrilvængju til að sækja fávæika sjúklinga á staði, þar sem venjulegum flugvélum varð eigi við komið. Er þessa skemmst að minnast, og er talið, að aðrar leiðir hafi eigi verið færar til að koma hinum sjúka manni nógu fljótt í sjúkrahús undir hendur færustu lækna.

Það getur naumast talizt vansalaust, að Íslendingar skuli ekki eiga a. m. k. eina þyrilvængju og þannig vera sjálfum sér nógir í slíkum neyðartilfellum.

Hér er lagt til, að tvær þyrilvængjur verði keyptar og sé aðalhlutverk þeirra gæzla landhelginnar í samstarfi við varðskipin. Vitað er, að slíkar vélar hljóta að verða staðsettar í landi, og virðist þá eðlilegt, að það sé í þeim landshlutum, þar sem samgöngur eru erfiðastar og þær gætu því haft brýnustu verkefni að gegna um farþegaflug, póstflutninga og sjúkraflug milli einangraðra staða, svo og til hafna í þessum landshlutum eða aðalflugvalla, eins og Ísafjarðarflugvallar og Egilsstaðaflugvallar.

Rætt hefur verið um að leysa þörf landhelgisgæzlunnar fyrir flugvélaaðstoð með kaupum á tveimur Dakota-flugvélum. En sé sú leið farin, eru samgöngumál Austfjarða og Vestfjarða þó jafnóleyst sem áður. Þyrilvængjurnar leysa hins vegar báða þætti þessa máls.

Fyrir nokkrum árum nutu allmargir staðir á Vestfjörðum reglubundinna flugsamgangna. Nú hefur áætlunarflug lagzt niður til Patreksfjarðar, Bildudals, Þingeyrar, Flateyrar og Hólmavíkur. Sem stendur heldur Flugfélag Íslands aðeins uppi áætlunarflugi við einn stað á Vestfjörðum, nefnilega Ísafjörð.

Þessari afturför í samgöngumálum una Vestfirðingar að vonum illa. Með því að fullgera flugbrautirnar við Hólmavík og Þingeyri gætu reglulegar flugsamgöngur að vísu hafizt fljótlega við þrjá staði á Vestfjörðum. En vafalaust verður enn að bíða þess um nokkur ár, að flugvellir, er nægi stórum flugvélum, verði fullgerðir á Patrefsfirði, Bildudal og í Önundarfirði, en þá fyrst væru flugsamgöngur Vestfirðinga þó komnar í svipað horf og áður var. En þar við bætist, að fjöldamörg byggðarlög á Vestfjörðum eiga þess enga von sökum landþrengsla, að flugvellir verði nokkurn tíma byggðir í nágrenni þeirra. Þeirra þörf fyrir flugsamgöngur verður því aldrei leyst með öðru móti en með þyrilvængju.

Það, sem hér hefur verið sagt um Vestfirði, á í flestum tilfellum einnig við um Austfirði.

Nú kynni einhverjum að þykja það óþarflega stórt í sniðum að kaupa tvær þyrilvængjur — ein mætti duga til að gera slíka tilraun. Og verður því ekki neitað, að víst væri það til bóta og spor í rétta átt. Eftir það værum vér Íslendingar þó ekki á slíku bónhjargastigi á þessu sviði gagnvart setuliðinu sem vér höfum verið á til þessa.

Annars er slík reynsla þegar fengin utanlands og innan af þyrilvængjum, að tilrauna er ekki lengur þörf með þessi farartæki. Þeirra miklu yfirburðir eru í því fólgendir að þurfa enga flugvelli. Og þeir yfirburðir eru nær ómetanlegir í okkar

strjálbýla fjallalandi. Takmörkun þeirra er hins vegar minni flughraði en annarra flugvéla.

Þó verða þyrlurnar nú óðfluga miklu hraðfleygari en verið hefur til þessa. Til dæmis keypti danska landhelgisgæzlan nýlega tvær þotu-þyrlur (Jet-helicopter), og eru þær sagðar miklu hraðfleygari en venjulegar þyrlur.

Hraðinn skiptir þó ekki mestu máli fyrir okkur. Hitt er aðalatriðið, að þyrlur koma að gagni við ýmisleg skilyrði, þar sem engum öðrum flugvélum verður við komið. Þess vegna geta Íslendingar raunar ekki án þess verið að eiga þyrlvængjur. Og þó að ein væri stórum betri en engin, þá er sannleikurinn sá, að helzt þyrfti að kaupa þrjár þyrlvængjur samtímis: eina staðsetta á Vestfjörðum, aðra á Austfjörðum og hina þriðju staðsetta hér suðvestanlands. Með því væri stórt skref stigið í öryggismálum vorum, landhelgisgæzlan eflað og þær umbætur orðnar í samgöngumálum dreifbýlisins, sem geta ekki orðið að veruleika með neinum öðrum hætti.