

Spm. nr. S 817

Til trafikministeren (29/12 98) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvor mange SAS fly (heraf dansk-registrede fly) der i dagene omkring den 12. december 1998 og igen omkring den 27. december 1998 i Oslo Gardamoen lufthavn har haft motorhavari, og vil ministeren sørge for, at der kommer en offentlig undersøgelse af disse havarier?«

Begrundelse

Det forlyder bl.a. i pressen, at adskillige flymotorer i og ved Gardamoen lufthavn i de nævnte dage er havareret på grund af is på motorerne.

Spørgeren har fået oplyst, at der kun planlægges interne undersøgelser.

Svar (14/1 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Efter at have indhentet en udtalelse fra Havarikommissionen for Civil Luftfart i Danmark kan jeg oplyse følgende:

Den 14. december 1998 i Oslo Gardermoen lufthavn forårsagede kraftige isforekomster omfattende skader på motorerne på 6 SAS MD 80 fly i forbindelse med kørsel til bane i brug (taxi out), start (take-off) eller den indledende stigning umiddelbart efter start (initial climb).

Ingen af de omhandlede fly er dansk registrerede. Af de omhandlede SAS fly er 3 fly svensk registrerede, og 3 fly er norsk registrerede.

Den norske Havarikommission, der efter almindelig international praksis på området varetager undersøgelser af havarier og hændelser på norsk territorium - også for så vidt angår udenlandsk registrerede fly - har iværksat en undersøgelse af de omhandlede flyvehændelser (motorhavarier), og den norske Havarikommission vil udgive rapport, når undersøgelserne er gennemført.

For så vidt angår dagene omkring den 27. december 1998 har den norske Havarikommission oplyst, at der den 30. december 1998 efter landing med et dansk registreret SAS MD 80 fly i Oslo Gardermoen lufthavn blev konstateret is på motorenes fanblade.

Der var ingen beskadigelser af luftfartøjets motorer.

Den norske Havarikommission har besluttet ikke at foretage særskilt undersøgelse af denne hændelse. Hændelsen vil imidlertid indgå som delelement i de undersøgelser, som den norske Havarikommission gennemfører af de hændelser, som indtraf i den 14. december 1998, som omtalt ovenfor.

I tilfælde, hvor en udenlandsk havarikommission træffer beslutning om gennemførelse af undersøgelsesopgaven, foretager den danske Havarikommission efter almindelig international praksis normalt ikke særskilte eller supplerende undersøgelser vedrørende den omhandlede hændelse.

Den danske Havarikommission har oplyst, at den på det foreliggende grundlag ikke har til hensigt at foretage selvstændige eller supplerende undersøgelser af den omhandlede hændelse.

Spm. nr. S 818

Til trafikministeren (29/12 98) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren sørge for, at man omgående, og indtil der foreligger konklusioner på undersøgelserne af motorhavarier i Oslo Gardamoen i december 1998, genindfører de velafprøvede procedurer for sikring af isfri motorer, der blev indført efter styrtet ved Gottrøe den 27. december 1991?«

Begrundelse

Efter det styrt, hvor piloten Stefan G. Rasmussen afværgede en stor tragedie ved at svæveflyve et fly med to isødelagte motorer til katastrofefri landing, indførte man efter megen tøven (80 døgn) de nævnte procedurer, som igen er blevet fjernet den 9. februar 1996.

Svar (14/1 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Efter at have indhentet en udtalelse fra Statens Luftfartsvæsen kan jeg oplyse følgende: