

Undersøgelser efter hændelserne i Gardermoen viste, at hvor der var anvendt varmkøring, havde denne ikke været tilstrækkelig til at sikre isfri motorer. Samtidig var der ikke i alle tilfælde anvendt den korrekte procedure for varmkøring.

SAS iværksatte umiddelbart en større intern undersøgelse. Den efterfølgende rapport indeholdt 6 anbefalinger, hvoraf de 2 var direkte rettet til Gardermoen lufthavn med forslag om ændring i lufthavnens procedurer for operationer under isforhold. Af de resterende 4 anbefalinger afviste SAS's flyveafdeling 2. STK accepterede selskabets vurdering. Det er senere oplyst, at den ene af de 2 sidste anbefalinger efterfølgende er blevet gennemført.

Som konsekvens af de foreløbige undersøgelseskonklusioner implementerede SAS allerede i februar 1999 efter dialog med STK og fabrikanten en revideret varmkøringsprocedure for MD-80 fly til brug på glatte rullebaner samt en hævet temperaturgrænse for krav om varmkøring.

Den norske havarikommission iværksatte en undersøgelse af hændelserne, der berørte i alt 15 fly fra 5 selskaber. Ingen af disse fly var dansk registrerede fly. Resultatet af denne undersøgelse udkom som brev stilet til det norske luftfartstilsyn den 8. marts 2004.

Den norske havarikommission er en uafhængig myndighed, som i overensstemmelse med internationale aftaler varetager undersøgelser af havarier og alvorlige flyvehændelser på norsk territorium. Kommissionen træffer selv beslutning om prioritering af verserende sager og om omfanget af evt. undersøgelser.

Gardermoen, 4.-7. januar 2002:

Der forekom i januar 2002 vejrforhold på Gardermoen lufthavn, der resulterede i isopbygning i adskillige af SAS's flymotorer.

Med baggrund i de ændrede procedurer og instruktioner, herunder skærpet opmærksomhed, blev de planlagte flyvninger aflyst.

Foranlediget af disse hændelser krævede STK efter instruks fra O-udvalget, der er det faglige flyoperative specialistudvalg under OPS-udvalget, bestående procedurer revurderet og klarificeret. Efterfølgende ændringer af procedurer og instrukser indførtes herefter under tilsyn af STK.

Gardermoen, 7. februar 2003:

Den norske Havarikommission beretter i sin redegørelse om isskader på jetmotorer af 8. marts 2004, at et antal motorer blev skadet på grund af

isopbygning på Gardermoen lufthavn den 7. februar 2003. Ingen af disse fly var SAS fly eller fra andre danske selskaber.

Opfølgning på rapporter om isvarsling og baneforhold på Gardermoen lufthavn:

Både den norske havarikommission samt SAS's og Braathens interne undersøgelsesrapporter pegede på behov for tidlig varsling af frysende tåge i forbindelse med underafkølet regn (is-slag).

Ligeledes påpegedes vigtigheden af at sikre tilstrækkeligt gode friktionsforhold på rullebaner, så effektiv varmkøring af motorer kan foregå uden risiko for, at flyet skrider af rullebanen.

De norske luftfartsmyndigheder og Gardermoen lufthavn har modtaget disse anbefalinger.

Den norske havarikommission peger endvidere på behov for klare retningslinier for start under svære isforhold. STK har efterfølgende sikret sig, at SAS's procedurer og instrukser herom er klare og entydige.

Obligatorisk fortroligt indberetningssystem:

Det af Statens Luftfartsvæsen i 2001 indførte fortrolige obligatoriske indberetningssystem har givet Statens Luftfartsvæsen det fornødne redskab til at monitorere og agere på uønskede tendenser i flyvesikkerhedsmæssig sammenhæng. Således har Statens Luftfartsvæsen på baggrund af statistik over indkomne flyvesikkerhedsrapporter kunnet informere STK om tendenser i forbindelse med afisningsrapporter. Disse informationer har været medvirkende til at styrke STK's tilsynsarbejde.

Forespørgsler fra Folketingets Trafikudvalg:

Siden hændelserne på Gardermoen lufthavn den 14. december 1998 har der i flere tilfælde været rettet henvendelse til trafikministeren med anmodning om redegørelse for brug af afisningsprocedurer i SAS samt spørgsmål til status for den norske havarikommissions undersøgelser.

Således afgav den daværende trafikminister, Jacob Buksti, i et svar på spørgsmål fra Folketingets Trafikudvalg i 2000 oplysninger om, at SAS's afisningsprocedurer var yderst tilfredsstillende.

Disse oplysninger var baseret på oplysninger fra Statens Luftfartsvæsen, der, med baggrund i STK's tilsynsarbejde, kunne konkludere, at de af SAS i 1999, med baggrund i de foreløbige interne undersøgelseskonklusioner, iværksatte æn-