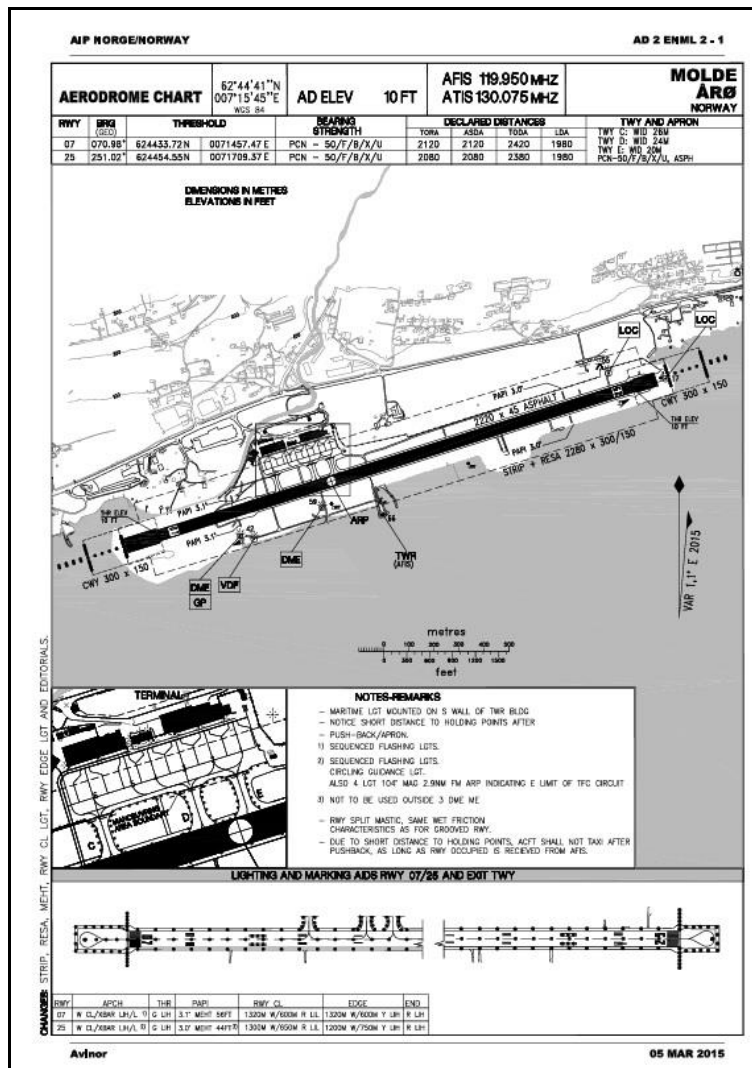


## ATTERRAGGIO CON PISTA SDRUCCIOLEVOLE

20 dicembre 2024. Un Boeing 737-800 della Norwegian Air Shuttle, (1) che effettuava il volo DY-430 da Oslo a Molde (Norvegia) con 165 passeggeri e 6 membri dell'equipaggio, atterrava sulla pista 25 di Molde alle 19:03L (18:03Z) ma superava la soglia di fine della pista di circa 150 metri fermandosi a soli 10/15 metri dal mare. L'aereo è stato evacuato tramite scivoli. Non sono stati segnalati feriti. La compagnia aerea ha riferito che l'aereo è uscito di pista a causa delle condizioni meteorologiche, del forte vento e della pista scivolosa. I servizi di emergenza sono intervenuti e hanno prestato assistenza durante l'evacuazione.


L'AIBN norvegese ha aperto un'indagine. Emittendo un comunicato di questo tono:

*“Il 20 dicembre 2024 l'AIBN ha classificato l'evento come incidente grave e ha riferito che: “Quando un volo Norwegian con numero di volo DY430 stava atterrando all'aeroporto di Molde in direzione ovest, l'aereo è entrato in una tempesta di neve a un'altitudine compresa tra 50 e 100 piedi. Dopo l'atterraggio, il comandante ha notato che la pista era scivolosa e ha sperimentato che l'aereo aveva uno scarso effetto frenante. Alla fine della pista, l'aereo ha urtato un semaforo della pista prima di fermarsi vicino al mare, circa 10 metri dopo il bordo dell'asfalto della pista. Tutti i passeggeri e l'equipaggio hanno evacuato l'aereo sul lato sinistro e non ci sono stati feriti”.*



La pista dell'aeroporto di Molde è praticamente sul mare, potremmo paragonarla a quella del Cristoforo Colombo di Genova. Ha una lunghezza di 2220 metri (x45) ed ogni atterraggio effettuato con toccata troppo avanti rispetto alla testata pista può avere conseguenze pericolose. Se poi la pista è in condizioni tali da non offrire un frenaggio ottimale allora l'atterraggio da pericoloso può diventare estremamente rischioso, ed è quello che è successo al 737 della Norwegian Air Shuttle fermatosi a pochi metri dal mare.

Nell'investigazione di questo incidente sicuramente si dovrà appurare di quali informazioni circa lo stato della superficie della pista il capitano del volo poteva disporre. A tal proposito va detto che l'ATC non osserva, decide o produce in nessun caso gli SNOWTAM. Sullo scalo in questione poi (ENML) non è disponibile nemmeno il servizio di ATC, poiché la torre fornisce l'AFIS. In linea generale possiamo dire che sulla maggioranza degli scali la produzione degli SNOWTAM è tuttora effettuata da ispezioni effettive da parte del personale aeroportuale. In pratica questa procedura è la stessa sempre adottata; è opinione comune che la misurazione effettiva dell'attrito sia il migliore strumento. Sull'argomento è intervenuta anche l'ICAO la quale per determinare valori comuni ha lanciato il programma GRF (Global Reporting Format).



ICAO DAKAR UNITING AVIATION

## What is the GRF?

- Common language between all actors of the system that is based on the impact on aeroplane performance of the runway surface condition.
- The runway condition report (RCR) is based on
  - Airport assessment and reporting of runway surface conditions enabling a description of the runway surface conditions enabling;
  - Flight crew determination of performance
- Global and harmonized implementation required

La condizione di una pista (RwyCC) scaturisce dall'ispezione diretta in cui un ispettore addestrato identifica la percentuale di pavimentazione coperta da contaminanti, i tipi e le profondità (se presenti) dei contaminanti e la temperatura dell'aria (solo per la neve compattata). Esiste una matrice RCAM (Runway Condition Assessment Matrix) che consente di determinare il valore di RwyCC annotando questi fattori. Viene generato un RwyCC per ogni 1/3 di pista; non viene generato alcun RwyCC per una pista se l'intera pista è coperta al 25%. Lo studio e lo sviluppo dei fattori per le RwyCC è durato oltre un decennio e ha coinvolto aeroporti, piloti e produttori di aeromobili. Purtroppo, come ha dimostrato l'incidente di Molde, se si operano voli in condizioni di scarsa informativa sulle condizioni di pista, il pericolo di *runway excursion* è sempre in agguato.

L'aereo che aveva solo 11 anni di vita non sembra aver subito danni strutturali e verrà presto rimesso in servizio. (2) Non mancheremo di informare i lettori sull'esito delle indagini.



- (1) LN-NIP c/n 38044
- (2) Foto tratta da: <https://aviationsourcenews.com/norwegian-b737-800-overshoots-runway-in-molde-stopping-just-15m-from-sea/>

**NL 67/2024** 21/dicembre 2024

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

*Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)*

✓	NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	02/01/2024
✓	NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	03/01/2024
✓	NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	04/01/2024
✓	NL 04/24	Nuovi guai per il 737	06/01/2024
✓	NL 05/24	737: una serie problematica	09/01/2024
✓	NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14/01/2024
✓	NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23/01/2024
✓	NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19/02/2024
✓	NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19/02/2024
✓	NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23/02/2024
✓	NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26/02/2024
✓	NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	09/03/2024
✓	NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23/03/2024
✓	NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20/04/2024
✓	NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21/04/2024
✓	NL 16/24	Una investigazione da manuale	29/04/2024
✓	NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	02/05/2024
✓	NL 18/24	La compagnia più sicura	05/05/2024
✓	NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16/05/2024
✓	NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21/05/2024
✓	NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21/05/2024
✓	NL 22/24	Ustica e Israele	30/05/2024
✓	NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	02/06/2024
✓	NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10/06/2024

✓	NL 25/24 Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11/06/2024
✓	NL 26/24 Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12/06/2024
✓	NL 27/24 Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15/06/2024
✓	NL 28/24 Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26/06/2024
✓	NL 29/24 Morire nel cockpit	27/06/2024
✓	NL 30/24 Ogni 28 giugno	28/06/2024
✓	NL 31/24 Volo Itavia 897	29/06/2024
✓	NL 32/24 Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	02/07/2024
✓	NL 33/24 Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10/07/2024
✓	NL 34/24 La reputazione di Boeing	13/07/2024
✓	NL 35/24 Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19/07/2024
✓	NL 36/24 La scomparsa del 707 VARIG	22/07/2024
✓	NL 37/24 Ancora una compagnia Nepalese	25/07/2024
✓	NL 38/24 Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27/07/2024
✓	NL 39/24 ACARS: Una telescrivente a bordo	03/08/2024
✓	NL 40/24 ATR72 precipita in Brasile	10/08/2024
✓	NL 41/24 Gli anni delle carrette del cielo	22/08/2024
✓	NL 42/24 Batterie al litio e sicurezza volo	06/09/2024
✓	NL 43/24 Asia a rischio per i pontefici	10/09/2024
✓	NL 44/24 Fumi tossici a bordo dell'A380	11/09/2024
✓	NL 45/24 Torniamo sulle batterie al litio	20/09/2024
✓	NL 46/24 Tre punti da ponderare su MH370	22/09/2024
✓	NL 47/24 Quello scontro sul cielo di Nettuno	29/09/2024
✓	NL 48/24 Multa a Air Canada per aver sorvolato l'Iraq	30/09/2024
✓	NL 49/24 La Porta del cockpit	03/10/2024
✓	NL 50/24 Bergamo, Brindisi due incidenti ravvicinati	04/10/2024
✓	NL 51/24 Componenti non conformi per il Boeing 787	06/10/2024
✓	NL 52/24 Altro capitano morto in volo	10/10/2024
✓	NL 53/24 La localizzazione di velivoli incidentati	10/10/2024
✓	NL 54/24 Bird strike sempre in agguato	18/10/2024
✓	NL 55/24 Numeri, statistiche e sicurezza del volo	18/10/2024
✓	NL 56/24 L'aereo è danneggiato ma nessuno se ne accorge	20/10/2024
✓	NL 57/24 Attuali criticità della sicurezza volo	27/10/2024
✓	NL 58/24 Rischio catastrofe causa fumi tossici	28/10/2024
✓	NL 59/24 Fuel Dumping nel Tirreno	11/11/2024
✓	NL 60/24 Attrezzo manutenzione dimenticato nel motore	16/11/2024
✓	NL 61/24 Problemi ai motori Pratt & Whitney	24/11/2024
✓	NL 62/24 Incidente al 737 di DHL	25/11/2024
✓	NL 63/24 Il nodo Età dei Piloti	29/11/2024
✓	NL 64/24 Finalmente il Rapporto su Egyptair 804: bomba	30/11/2024
✓	NL 65/24 Incidenti DHL: similarità fra Vilnius e Bergamo	01/12/2024
✓	NL 66/24 La IATA fonda il Club anti-turbolenze	14/12/2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie  
[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: [antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)