

[Gå til hovedinnholdet.](#)

[Luftfart](#)

[Romvirksomhet](#)

[Regelverk](#)

[Innrapportering](#)

[Avgitte rapporter](#)

[Pågående undersøkelser](#)



## Undersøkelse av alvorlig luftfartshendelse på Molde lufthavn

Under landing på Molde lufthavn Årø torsdag 19. desember 2024 klarte ikke besetningen å stoppe flyet på rullebanen. Flyet, Norwegian LN-NIP, Boeing 737-800, endte opp med neshjulet utenfor det asfalterte området i forlengelse av rullebanen, noen få meter fra sjøkanten.

Torsdag 19. desember 2024 kl. 1820 (1720 UTC) tok DY430 av fra Gardermoen med destinasjon Molde. Besetningen hadde fått informasjon om vær og baneforhold i forkant av flygningen. Siste værobservasjon (METAR 1650 UTC) og værvarsel (TAF) indikerte at det var lette sluddbyger med skydekke høyde mellom 2 000 og 3 000 ft, god sikt og variabel vind, men med mulighet for redusert sikt og skydekke høyde i perioder. Temperaturen var +3 °C. Gjeldende SNOWTAM tilsa at rullebanen var våt, med en oppgitt Runway Condition Code (RWYCC) på 5.

COR METAR ENML 191650Z 28009KT 240V340 9999 -SHRASN SCT012 BKN030 03/M01 Q0982

TAF ENML 191400Z 1915/1924 32018KT 9999 -SHRASN SCT010 BKN020 TEMPO 1915/1923 35022G35KT 2500 SHSNRA BKN007 SCT015CB

SNOWTAM ENML 12191442 07 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET

I Molde hadde brøytemannskapene avsluttet brøyting av banen omtrent da DY430 tok av fra Gardermoen. SNOWTAM ble oppdatert kl. 1822. Banestatus var rapportert som RWYCC 5, hvor de to siste tredjedelene av rullebane 25 var 50 % dekket av 3 mm «slush». Brøyteleder fortsatte å observere forholdene på rullebanen.

SNOWTAM ENML 12191722 07 5/5/5 50/50/100 03/03/NR SLUSH/SLUSH/WET

Under transitten diskuterte besetningen forholdene og beregnet landingsdistanser. På bakgrunn av vinden bestemte de seg for å fly en innflygning til rullebane 25.

Kl. 1847, ca. 16 minutter før landing, sjekket besetningen siste ATIS (Automatic Terminal Information Service – flyplassinfo som oppdateres 20 og 50 min over hver time). ATIS info KILO gjeldende fra kl. 1850 inkluderte rullebanestatus fra kl. 1822 med RWYCC 5. Utover dette var det små endringer i skydekke høyden sammenlignet med tidligere ATIS.

Samtidig hadde brøyteleder i Molde gjort en ny vurdering av rullebaneforholdene. I en ny SNOWTAM var hele rullebanen rapportert dekket 100 % med inntil 3 mm «slush», og RWYCC var nedgradert fra 5 til 4. Endringen gjorde at det kl. 1852 ble gitt ut en ny ATIS info LIMA for Molde.

SNOWTAM ENML 12191747 07 4/4/4 100/100/100 03/03/03 SLUSH/SLUSH/SLUSH

Kl. 1857, ca. 6 minutter før landing, startet besetningen en sving inn på sluttinnlegget til rullebane 25 og fikk beskjed om å kontakte Molde. Molde AFIS informerte om at det hadde kommet en ny ATIS (info LIMA). Besetningen kvitterte på dette, men hadde på dette tidspunktet ikke tid til å «tune» inn radioen for å høre gjennom siste informasjon.

Kl. 1859 kalte brøyteleder opp tårnet i Molde med oppdatert status i det han forlot rullebanen. Han informerte om at det var enkelte glatte partier på rullebanen, men status var fremdeles 4. Omtrent samtidig kalte besetningen på DY430 opp tårnet for å høre om den nye ATIS-informasjonen innebar endring i sikt. Tårnet rapporterte tilbake at sikten var 10 km eller mer, og ga samtidig informasjon om banestatus. Først på dette tidspunktet ble besetningen klar over at RWYCC var redusert fra 5 til 4.

Besetningen gjorde en rask beregning av landingsdistanser basert på den oppdaterte banestatusen. På grunn av en del turbulens under innflygningen ble det også sjekket om de hadde tilstrekkelig med rullebane til å stoppe om de reduserte flaps fra 40 til 30. Beregninger gjort med vind fra 290 grader og 15 knop (11 knop motvindskomponent) tilsa at dette ville gå bra med «autobrake 3» eller mer.

Flyet brøyt ut av skyene i ca. 2 000 ft og fikk visuell kontakt med rullebanen. I det de passerte ca. 850 ft på finalen (ca. 1 minutt før landing) kom de inn i en kraftig sluddbyge, men beholdt sikten til rullebanen. De krysset terskelen på rullebane 25 innenfor normale parametere. Omtrent samtidig dreide vinden et kort øyeblikk fra nordvest (motvind) til nord-nordøst (medvind), som gjorde at flygeren ga på motorkraft for å kompensere for at hastigheten falt. Flyet endte opp med å flyte, og landet i overkant av 700 meter etter terskelen (ca. 100 m etter enden av «touchdown zone» markeringene på rullebanen), med en hastighet på 157 knop (9 knop over hastigheten landingsberegningene var gjort for). Iht. besetningen så de ikke rullebanemerkingen på grunn av sluddet som dekket rullebanen, og var dermed ikke klar over hvor langt inn de satt seg.

Etter landing ble full revers valgt umiddelbart, men fartøysjefen opplevde ikke at flyet bremses som forventet. Han valgte derfor å gå over til fulle manuelle bremses. Etter hvert som det ble tydelig at de ikke ville klare å stoppe på rullebanen ga flygeren venstre siderorsinput for å vri flyet og prøve å bremse ved å skli delvis sideveis. Flyet endte med å krysse terskelen til rullebane 07 og gå gjennom det asfalterte sikkerhetsområdet i forlengelsen av rullebanen. Da flyet stoppet opp stod hovedhjulene fremdeles på asfaltert område, mens nesehjulet stod på steinene i hellingen mellom rullebanen og sjøen. På grunn av usikkerhet om flyet kunne begynne å skli videre ned mot sjøen besluttet fartøysjefen å evakuere flyet. Flyet stod på skrå i forhold til rullebaneretningen med høyre side nærmest sjøen. Passasjerene og besetningen ble derfor evakuert på venstre side for å sikre bedre avstand til sjøkanten. Evakueringen skjedde ved bruk av slides framme og bak i flyet. Slide over vinge ble ikke benyttet.

I etterkant av hendelsen har Avinor besluttet å installere «Simple Touch Down zone» belysning i Molde. Lysene installeres ved enden av «touch down zone» markeringene på rullebanen, og er ment å bidra til å gi flygere bedre oversikt i reduserte lys- og siktførhold, og hjelpe de i beslutningen om å avbryte landingen hvis flyet ikke har landet før et gitt punkt på rullebanen.

Undersøkelsen vil klarlegge hendelsesforløp og årsaksforhold til hendelsen. Basert på dette vil SHK utrede områder for forbedring av sikkerheten.

Det er ikke SHKs oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Hensikten med undersøkelsen er utelukkende å bidra til læring og forebygging av alvorlige hendelser og ulykker.

## Status for undersøkelsen

Undersøkelsen er pågående.

Sist oppdatert: 18.12.2025

## Fakta

Sted	Molde lufthavn
Hendelsesdato	19.12.2024
ICAO flyplassindikator	ENML
Luftfartøy	Boeing 737-600/700/800
Operatør	Norwegian Air Shuttle
Reg. merke	LN-NIP
Flygeforhold	IMC
Fylke	Møre og Romsdal
Hendelsestype	Alvorlig luftfartshendelse
Type flyging	Ervvervmessig, ruteflyging

Kategori luftfart	Tung, fly (> 10 000kg)
Flykategori	Landfly, Multi-engine, Turbofan/Turbojet

*Statens havarikommisjon (SHK) gjennomfører undersøkelser utelukkende i den hensikt å forbedre transportsikkerheten. Formålet med undersøkelsene er å identifisere feil og mangler som kan svekke transportsikkerheten, enten de er årsaksfaktorer eller ikke, og fremme sikkerhetstilrådingen. Det er ikke havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av informasjon fra våre undersøkelser til annet enn forebyggende sikkerhetsarbeid bør unngås.*