

## ALTRI AEROPORTI IN SUD COREA CON BARRIERE SOLIDE A FINE PISTA

La verità non affonda mai e inizia a farsi strada la reale causa della sciagura aerea che il 29 novembre scorso ha significato la perdita della vita per 179 occupanti a bordo del B737 della compagnia sud coreana Jeju (1). E' stato innanzitutto emesso un rapporto preliminare sulla sciagura il quale ha appurato che sia le registrazioni dei dati di volo (FDR) sia il registratore di voce in cabina di pilotaggio (CVR) entrambi regolarmente installati sul Boeing, mostrano che le registrazioni si sono interrotte alle 08:58:50 del 29 dicembre 2024. L'aereo ha impattato con il terrapieno alle 09:02:57, il che significa che gli ultimi quattro minuti sono purtroppo mancanti. La velocità dell'aereo e l'altitudine quando i registratori si sono fermati erano rispettivamente di 161 kts e 498 ft. Nel rapporto si precisa altresì che i piloti avevano dichiarato il *mayday* ed avevano identificato un gruppo di uccelli durante l'avvicinamento alla pista 01. Vi è inoltre una telecamera di sicurezza che ha filmato il Boeing mentre si avvicinava allo stormo di volatili durante il go-around. Entrambi i motori sono stati esaminati e su ognuno sono state trovate piume e macchie di sangue di uccello. I campioni sono stati inviati a organizzazioni specializzate per l'analisi del DNA e un'organizzazione nazionale li ha identificati come appartenenti alla specie delle Baikal Teals. Questa specie meglio conosciuta come *Sibirionetta formosa*, o anche anatra bimaculata è una specie di anatra che si riproduce nella Russia orientale e sverna in Asia orientale. (vedi immagine)



Quindi viene confermato il bird strike a entrambi i motori e un primo filone di congetture che erano state avanzate proponendo l'ipotesi che l'aereo incidentato fosse un Boeing con problemi tecnici e relativi problemi di sicurezza imputati a questo velivolo viene eliminato. Inizialmente poi la compagnia Jeju Air aveva dichiarato che l'aereo precipitato non era stato coinvolto in alcun incidente precedente, ma i dati della Korea Airports Corporation hanno mostrato che nel febbraio 2021 l'aereo era stato danneggiato quando la coda aveva urtato la pista durante il decollo dall'aeroporto Gimpo di Seoul (2); a causa di questo evento che non era stato dichiarato alle autorità come prevedono i regolamenti, la Jeju Air era stata multata per 2,2 miliardi di won (1,5 milioni di dollari) dal Ministero del Territorio, delle Infrastrutture e dei Trasporti per aver violato le norme di sicurezza. Commentando le critiche per l'omissione dell'incidente la Jeju Air ha dichiarato di aver considerato l'evento come "minore", ma così facendo era stato possibile attuare la non inclusione dell'evento dai registri degli incidenti.

Indubbiamente rimane da chiarire il motivo per cui l'atterraggio è avvenuto sulla "pancia" senza che il carrello fosse stato esteso, ma sicuramente le investigazioni potranno far luce anche su questo aspetto. A tal proposito c'è anche chi ipotizza che il bird strike possa aver causato un malfunzionamento del sistema idraulico che controlla il carrello d'atterraggio e che i piloti non abbiano avuto il tempo sufficiente per dispiegare manualmente il carrello, soluzione sempre possibile.

Non bisogna inoltre sottovalutare l'atmosfera di emergenza vissuta nel cockpit con i due piloti alle prese con il problema del cambio pista, del go-around e con i motori fuori uso.

La sorpresa maggiore viene comunque sul fronte delle infrastrutture aeroportuali in quanto è stato reso noto che installazioni di antenne per l'atterraggio strumentale fissate non su basi flessibili ma su basi di cemento si trovano anche su sette aeroporti sud coreani (3) ed ora il Ministero dei Trasporti della Corea del Sud ha avvertito che si procederà a fissarli su basi flessibili, tali che se un velivolo dovesse scontrarsi con esse l'aereo non subirebbe danni incontrollabili. Incredibile che per attuare una tale misura ci sia voluto l'incidente del 29 dicembre scorso a Muan.



Secondo i funzionari delle sicurezza trasporti del Sud Corea sono nove gli apparati che dovranno essere modificati. Tra questi ci sono quelli dell'aeroporto internazionale di Muan e di Jeju, quest'ultimo il secondo aeroporto più grande del Paese dopo quello Incheon a Seoul. Le basi di cemento saranno sostituite con strutture più leggere o addirittura interrato. L'incidente di Muan è il disastro aereo più tragico che ha coinvolto un aereo di linea sudcoreano dallo schianto del 1997 del volo Korean Air 801 a Guam ed è diventato l'incidente aereo più mortale sul territorio sudcoreano, superando lo schianto del 2002 del volo Air China 129 nel quale perirono 129 persone. È stato il primo incidente mortale nei 19 anni di storia di Jeju Air.

- 1) Boeing 737 8-AS immatricolato HL 8088 , svolgeva il volo 2216 da Bangkok a Muan.
- 2) <https://www.koreaherald.com/article/10380440>
- 3) <https://www.bbc.com/news/articles/c0e4qgj41g8o>

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

**NL 08/25**

28 Gennaio 2025

[Elenco Newsletter emesse nel 2025 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi\)](#)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025



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 E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

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