

## INCIDENTE JEJU AIR: SPIEGAZIONI CONTESTATE

Il 29 dicembre 2024 un Boeing 737-800 <sup>(1)</sup> della compagnia sud coreana Jeju Air è stato coinvolto in un incidente catastrofico mentre l'aereo era in fase di atterraggio all'aeroporto internazionale di Muan (RKJB). L'aereo ha effettuato un atterraggio con il carrello sollevato sulla pista 19, è scivolato oltre la fine della pista ed è entrato in collisione con l'antenna di localizzazione ILS installata su una piattaforma di cemento. L'aereo si è disintegrato e ha preso fuoco, mentre la coda si è staccata vicino all'inizio dello stabilizzatore verticale, rimanendo relativamente intatta. Dei 181 occupanti, due assistenti di volo seduti nella sezione di coda sono sopravvissuti all'incidente.



<sup>(2)</sup>

Il 19 luglio scorso l'Aviation and Railway Accident Investigation Board (ARAIB) della Corea del Sud ha presentato un secondo rapporto, ancora preliminare, sulla sciagura anticipando che la causa dell'incidente potrebbe ricercarsi nell'erroneo spegnimento del motore sbagliato da parte del pilota dopo un impatto con volatili.

Ora le spiegazioni fornite dalle Autorità le quali in pratica avvertono che un pilota per sbaglio ha spento l'unico motore rimasto in funzione sono state accolte con scetticismo e polemiche. Sarà senz'altro vero quanto registrato in cabina di pilotaggio circa il particolare che il capitano aveva ordinato di "spegnere il motore numero due", riferendosi al motore destro danneggiato mentre gli investigatori hanno scoperto che è stato invece tirato l'interruttore di spegnimento del carburante per il motore numero uno, quello a sinistra. Ciò significa che il pilota ha attivato l'estintore del motore sinistro, disabilitandone definitivamente il riavvio. **Tuttavia non si può ignorare che senza quel muro di cemento a fine pista con ogni probabilità tutti gli occupanti del Boeing si sarebbero potuti salvare.**

All'indomani dell'incidente in una nostra newsletter <sup>(3)</sup> facevamo presente come *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 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.*

Ed è proprio su tale particolare, certo di non poco conto, che si sono levate le contestazioni. Il primo rapporto preliminare pubblicato nel gennaio 2025 aveva indicato l'impatto con gli uccelli come probabile causa dopo che il DNA di volatile Baikal, una specie di anatra comune in Asia orientale, era stato trovato in

entrambi i motori. Le interpretazioni iniziali ipotizzavano che il danneggiamento di entrambi i motori avesse portato a guasti elettrici e idraulici. Le successive indagini, tuttavia, hanno appurato che mentre il motore destro ha ingerito uccelli e ha preso fuoco, il motore sinistro si è fermato a causa di un errato comando di spegnimento.

Nel marzo 2025 entrambi i motori (CFMI CFM56-7B26) erano stati inviati in Francia per esami più accurati dai quali è stato confermato che il motore sinistro non aveva problemi meccanici e i suoi sistemi elettronici funzionavano normalmente. Con il motore destro già depotenziato a causa dell'impatto con l'uccello, lo spegnimento del motore sinistro ha causato una completa perdita di spinta, lasciando l'equipaggio senza energia disponibile. Gli investigatori hanno anche confermato che la leva del carrello d'atterraggio non era stata attivata, il che significa che le ruote non sono mai state dispiegate prima e ciò con ogni probabilità a causa dell'emergenza che si era venuta a creare nel cockpit per il *bird strike*. L'aereo ha quindi effettuato un atterraggio di pancia schiantandosi contro il terrapieno di cemento oltre la pista.

I familiari delle vittime si sono opposti con forza alle conclusioni, sostenendo che l'indagine trascura questioni cruciali.

Anche l'Associazione dei piloti dell'aviazione civile coreana ha criticato il rapporto, sostenendo che si concentra esclusivamente sugli errori della cabina di pilotaggio mettendo al riparo le agenzie governative e la Korea Airports Corporation, entrambe attualmente sotto indagine della polizia per possibili negligenze che chiaramente si riferiscono a quell'improvviso ostacolo posto a fine pista.

- (1) Boeing 737-8AS immatricolato HL8088, c/n 37541.
- (2) Foto tratta dal rapporto dell'ARAIB emesso il 27 gennaio 2025.
- (3) <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-08-2025.pdf> "Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista"

*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
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbatimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11°	21/07/2025

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)

*Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:*



[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

*"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante ne rimangono attive."*