

RUNWAY EXCURSION A CEBU, VOLO KAL 631

Un Airbus A330-322 della Korean Airlines, immatricolato HL7525, (1) che effettuava il volo KE-631 da Seoul a Cebu City, nelle Filippine, ha effettuato due riattacchi durante altrettanti tentativi di avvicinamento alla pista 22 di Cebu. Come da prevista procedura è risalito in entrambi i casi a 5000 piedi e si è messo in circuito di attesa prima di provare nuovamente un terzo atterraggio che è avvenuto sulla pista 22 di Cebu alle 23:07L (15:07Z), circa 55 minuti dopo il primo e circa 42 minuti dopo il secondo giro di pista. L'Airbus però ha attraversato la fine della pista a circa 80 nodi di velocità fermandosi a circa 360 metri dopo la fine della pista, vicino alla recinzione dell'aeroporto. Il velivolo, che ha sfondato l'antenna localizzatrice, ha riportato danni sostanziali, tra cui il crollo del carrello, danni al muso e penetrazioni nella cabina di pilotaggio.

La pista 22/04 di Cebu dispone di una lunghezza (LDA) di 3315 metri ed era dotata di avvicinamento ILS. A bordo dell'aereo si trovavano 11 membri di equipaggio e 165 passeggeri, tutti illesi.

Questo il bollettino meteo dell'aeroporto riferentesi alle ore 14.00 UTC=22.00 Ora locale:

RPVM 231400Z VRB03KT 8000 -TSRA SCT018CB OVC090 27/25 Q1010 RMK A2983 CB OHD

Ovvero:

RVPM = sigla Icao per l'aeroporto di Cebu;

231400Z = giorno 23, ore 14,00 Zulu;

VRB03KT 8000 = Vento da direzione variabile, 3 nodi, visibilità 8 km;

TSRA = Temporale in atto

SCT018CB, OVC 90 = nuvolosità sparsa con copertura totale 8/ottavi

27/25 = temperature al suolo

QNH= 1010

RMK(Remarks)= viene rimarcata la presenza di cumulinembi. (A2983 , valore di pressione espresso in mmHg, tipico degli Usa)

Non si segnalano incidenti significativi avvenuti negli ultimi tempi riferiti a velivoli della Korean Airlines. L'ultimo incidente fatale risale al 22 dicembre 1999 quando un B747 cargo precipitò subito dopo il decollo da Londra-Stansted provocando la morte dei quattro membri di equipaggio a bordo. L'aereo era diretto a Milano-Malpensa. (2)

(1) L'aeromobile costruito nel maggio 1998 era il c/n 219

(2) Si trattava dell'aeromobile immatricolato HL7451 c/n 22480/448

Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre
NL47/22	Citation precipita nel Baltico. Problemi di pressurizzazione?	5 settembre
NL48/22	Air France 1611 come Itavia 870?	17 settembre
NL49/22	Un caso di Fume Event a B737 di Qantas	24 settembre
NL50/22	Embraer 195 Air Dolomiti, fumo a bordo	29 settembre
NL51/22	32 casi di decolli mal gestiti	13 ottobre
NL52/22	AF447 RIO-PARIGI: Air France e Airbus in tribunale	15 ottobre
NL53/22	Il vostro pilota prende antidepressivi?	20 ottobre

www.air-accidents.com

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:
www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.

Nelle librerie:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it