



Murieron 179 de las 181 personas que iban a bordo:

Las repetidas advertencias sobre choques de aves que antecederon al peor accidente aéreo en Corea del Sur

Los operadores del aeropuerto donde se estrelló el vuelo 2216 de Jeju Air en diciembre no cumplieron las reglas internacionales ni locales destinadas a prevenir este tipo de incidentes.

JIN YU YOUNG | THE NEW YORK TIMES

La última advertencia llegó 10 días antes del accidente aéreo más mortífero que ha visto Corea del Sur.

Una docena de funcionarios se reunieron en el Aeropuerto Internacional de Muan para una reunión del comité de prevención de impactos de aves, donde analizaron el número de aeronaves impactadas por aves, con datos que muestran un aumento en los incidentes en los últimos dos años.

El 29 de diciembre, el piloto del vuelo 2216 de Jeju Air indicó "¡Mayday! ¡Mayday! ¡Mayday!" (una palabra que se repite tres veces para indicar un riesgo de muerte) e informó a los controladores aéreos que se había producido un impacto de ave mientras el avión descendía. Tras realizar un viraje brusco, el avión aterrizó de bruces, se deslizó por la pista y se estrelló contra una barrera de hormigón, explotando en una bola de fuego que mató a 179 de las 181 personas a bordo.

Los investigadores no han identificado las causas del accidente ni qué papel, si lo hubo, pudo haber jugado el impacto del ave. Sin embargo, el Ministerio de Transporte del país afirmó que se encontraron plumas de ave y sangre en ambos motores del avión. Los restos fueron identificados como de cerceta del Baikal, un pato migratorio común en Corea del Sur en invierno que suele volar en bandadas de hasta decenas o incluso



EL PILOTO alcanzó a avisar a la torre de control que estaba a punto de estrellarse.

cientos de miles.

La reunión del 19 de diciembre no fue la primera advertencia que los operadores aeroportuarios recibían sobre aves. Los peligros se habían alertado durante décadas, incluso antes de la apertura del aeropuerto de Muan en 2007, según un análisis de The New York Times de miles de páginas de documentos gubernamentales, entrevistas con decenas de personas y una visita a los humedales que rodean el aeropuerto en el suroeste del país.

Lo más grave fue que, en 2020, cuando el aeropuerto comenzó las renovaciones que incluirían la ampliación de su pista, el Servicio de Evaluación de

Impacto Ambiental de Corea del Sur declaró que existía "un alto riesgo de impactos con aves durante el despegue y el aterrizaje". Advirtió que se necesitaban medidas para reducir el riesgo.

Faltaban cámaras y radares

La Corporación de Aeropuertos de Corea (KOA, por sus siglas en inglés) declaró, en respuesta a preguntas del Times, que para prevenir impactos con aves había utilizado vehículos y generadores de ruido para dispersar bandadas de aves y realizado estudios ambientales para monitorear los hábitats circundantes del aeropuerto. La com-

pañía indicó que se instalaron más altavoces en las instalaciones del aeropuerto después de la reunión del 19 de diciembre.

Sin embargo, como la mayoría de los aeropuertos pequeños de Corea del Sur, Muan aún carecía de cámaras termográficas y radares de detección de aves para alertar a los controladores aéreos y pilotos de la presencia de aves, según el gobierno.

Se recomienda a los aeropuertos de todo el mundo que implementen estas medidas, según las directrices de la Organización de Aviación Civil Internacional, organismo de la ONU que establece estándares globales para la industria de la aviación.

Además, los operadores del ae-

INVESTIGACIÓN

Aunque no se ha podido determinar el rol exacto del impacto del ave contra el vuelo de Jeju Air, el Ministerio de Transporte del país afirmó que se encontraron plumas de ave y sangre en ambos motores del avión.

ropuerto también incumplieron las normas de seguridad nacionales. El día del accidente en Muan, solo había una persona de servicio para vigilar las aves, en lugar del mínimo de dos que exigen las normas gubernamentales, según los legisladores presentes en una audiencia del comité parlamentario sobre el desastre.

El patrullero de aves estaba al final de un turno nocturno de 15 horas, el período en el que se produce la gran mayoría de las colisiones con aves, según una presentación de la legisladora Moon Geum-joo en la audiencia del comité. Joo Jong-wan, director de política de aviación del Ministerio de Transporte, admitió que la patrulla aeroportuaria carecía de personal suficiente y afirmó que todos los aeropuertos cumplirían con la dotación mínima en el futuro.

La Corporación de Aeropuertos de Corea afirmó haber cumplido con las normas gubernamentales y estar contratando más personal para prevenir colisiones con aves. El Ministerio de Transporte declinó hacer comentarios.