

WASHINGTON CRASH / 2

Innanzitutto la situazione sul numero vittime. Morti i tre militari a bordo del Sikorsky UH-60; dei 64 a bordo del Canadair CRJ-700, malgrado si sperava di trovare un qualche superstite, non risultano sopravvissuti. La speranza era anche supportata dal particolare che quando un aereo si trova a pochi metri di altezza dal suolo, solitamente la caduta del velivolo permette ai passeggeri, o comunque a un certo numero di essi, di sopravvivere, ma in questo caso l'impatto con le eliche rotanti del Sikorsky non ha lasciato scampo ai passeggeri del Canadair, il quale è fra l'altro un velivolo di modeste dimensioni.



Un drammatico incidente quindi che avviene a 16 anni di distanza dall'ultimo grave incidente aereo commerciale negli Stati Uniti verificatosi nel febbraio 2009, quando un volo della Continental Airlines partito da Newark, New Jersey, e operato dalla Colgan Air si è schiantato contro una casa mentre si avvicinava all'aeroporto di Buffalo, New York. L'aereo era un Bombardier Q400. Nella tragedia morirono quarantanove persone. (1)

Invece spostando l'attenzione sull' American Airlines, compagnia-madre della PSA, l'ultimo grave incidente di questa compagnia è avvenuto nel novembre 2001 vicino all'aeroporto internazionale John F. Kennedy quando il volo American Airlines n. 587, un Airbus A300, si è schiantato poco dopo il decollo, uccidendo 265 persone. Era diretto a Santo Domingo, nella Repubblica Dominicana. L'aereo si è schiantato nell'area di Belle Harbor, nelle Rockaways, nel distretto di New York del Queens.

Ricordiamo anche che l'anno 2024 si era chiuso con l'ultimo incidente avvenuto il 29 dicembre all'aeroporto di Muan, Corea del Sud, mentre il primo incidente fatale del 2025 è occorso esattamente un mese dopo, il 29 gennaio 2025.

Quanto sopra per quanto riguarda cronaca passata e statistiche. Venendo invece allo scontro del Potomac le notizie e i commenti sono caratterizzati da un diffuso senso di sorpresa e preoccupazione. La domanda che circola negli USA, un Paese notoriamente caratterizzato da un altissimo numero di piloti privati abituati a volare in VFR, ovvero con le regole del volo a vista, è come possa il controllo del traffico aereo permettersi di "mescolare" atterraggi commerciali e traffico VFR che attraversa l'asse della pista in un lasso di tempo di pochi secondi, per giunta in ambiente notturno. La regola vigente in tutti gli aeroporti, non solo negli Usa ma ovunque, prevede che quando un aereo di linea sta procedendo all'atterraggio tutto il traffico VFR (e non solo) viene tenuto a distanza dall'asse della pista per minuti prima dell'atterraggio, anche di giorno.

In questo incidente il particolare che balza agli occhi è la mancata separazione fra velivoli la quale è un preciso compito del servizio di controllo aereo (ATC).

Quando il 2 gennaio del 2024 all'aeroporto di Tokyo-Haneda è avvenuto lo scontro fra un Airbus 350 della Jal che era appena atterrato e un velivolo militare che si accingeva al decollo sulla medesima pista (2) le indagini hanno appurato trattarsi di una sovrapposizione ("overlapping") nelle comunicazioni radio, è da appurare se per caso anche in questo incidente si sia verificato lo stesso problema o se, altra ipotesi, i due aerei operavano su differenti canali radio. Di certo però si può dire che l'area in cui è occorsa la collisione

era sotto controllo radar ed è pertanto inspiegabile come i due velivoli possano essersi avvicinati fra loro senza che da terra non venisse lanciata alcuna comunicazione atta a prevenire l'impatto.

Come abbiamo già scritto nella precedente newsletter anche in questo tragico evento, come pure nel caso di Muan, l'aereo incidentato aveva avuto all'ultimo momento, l'istruzione di cambiare la direzione di atterraggio. A Washington l'aereo doveva atterrare sulla pista 15 e invece gli era stato chiesto se poteva atterrare sulla 33, pista su cui non è mai giunto. (3)

- (1) Continental si è fusa con United Airlines nel 2010.
- (2) La collisione all'aeroporto di Tokyo Haneda è avvenuta il 2 gennaio 2024 alle 17:47 JST (08:47 UTC), quando un Airbus A350-900 che operava il volo Japan Airlines 516 si è scontrato durante l'atterraggio con il più piccolo Bombardier Q400 della Guardia costiera giapponese che stava rullando sulla pista ed era prossimo al decollo. Nessuna vittima fra i passeggeri dell'Airbus, malgrado l'aereo sia stato distrutto completamente dall'incendio, 5 vittime invece a bordo del velivolo militare.
- (3) Da quanto finora trapelato risulta che all'equipaggio della PSA è stato chiesto se accettavano il cambio di pista, domanda alla quale l'equipaggio avrebbe risposto affermativamente.

www.air-accidents.com

NL 11/25 (30 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
✓	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 Wahington /1	30/01/2025



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

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