

INCIDENTE DI TORONTO / 1

Personalmente abbiamo sempre trovato di poco gusto la denominazione di “Bombardier” per un costruttore di aerei civili; ma questa è una annotazione del tutto soggettiva che nulla ha a che vedere con la qualità dei velivoli costruiti e messi in linea da decine di vettori aerei in tutto il mondo e del quale ne sono in circolazione circa duemila esemplari. I Bombardier CRJ (Canadair Regional Jet) sono una famiglia di aerei di linea bimotori utilizzati su rotte regionali oppure di bassa affluenza di passeggeri prodotto a partire dal 1991 da Bombardier e a partire dal 2020 da Mitsubishi Heavy Industries. La Bombardier è una azienda canadese attiva nel settore delle costruzioni aeronautiche, ferroviarie e dei trasporti in generale.

In data odierna, 18 febbraio 2025, un Canadair CRJ-900 della Endeavor Airlines che operava per conto della Delta Airlines, (1) che effettuava il volo DL-4819 da Minneapolis,MN a Toronto,ON con 76 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio, è atterrato sulla pista 23 di Toronto alle 14:12L (19:12Z) ma si è fermato sulla pista capovolto, entrambe le ali, entrambi gli ingranaggi principali e il piano di coda si sono separati dalla cellula. Non ci sono state vittime, ma una persona è rimasta gravemente ferita, mentre altre 7 hanno riportato ferite minori. Negli ultimi giorni l'aeroporto di Toronto Pearson ha subito ritardi dovuti al maltempo, con forti neviccate e temperature rigide che hanno colpito alcune zone dell'Ontario.

Come è noto anche nell'incidente di Washington avvenuto il 29 gennaio scorso è stato coinvolto un CRJ in quel caso di American Airlines (67 vittime), ma precisiamo che le modalità che hanno caratterizzato i due incidenti indicano che le cause sono completamente differenti.

Su quanto avvenuto a Toronto possiamo per il momento dire che le condizioni meteo hanno certamente avuto un ruolo. La torre aveva avvertito “Vento da 270 gradi con raffiche di 33 nodi”.

I limiti operativi per il CRJ 900 X prevedono per la pista bagnata un massimo di 22 nodi per il decollo e l'atterraggio.

Quindi, in questo caso, un vento trasversale di 40 gradi (pista 23 vento da 270°), raffiche, pista bagnata/contaminata con 2” di neve compattata, 1-2 pollici di neve bagnata, neve soffiante e possibile wind shear **si sommano per un probabile superamento dei limiti operativi.**

In gergo i Canadair CRJ vengono indicati come aerei “light weight”, il loro Peso Massimo al Decollo (MTOW) si aggira intorno alle 36 tonnellate contro i 70 del B737 o i 181 del B767. Queste misure sono del tutto indicative in quanto le varianti dei modelli sono tante, ma le abbiamo fornite per dare un'idea sulla “leggerezza” che contraddistingue questi velivoli.

Auguriamoci che i feriti rimangano tali e che l'incidente non si trasformi in fatale.

(1) CRJ900 immatricolato N932XJ, c/n 15194

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



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