

COLLISIONE A TERRA AL LAGUARDIA DI NYC

Con il TCAS (Traffic Collision Avoidance System) si sono praticamente eliminati i casi di collisioni in volo fra aerei civili, purtroppo dobbiamo annotare che una volta a terra la situazione collisioni non è proprio del tutto tranquilla.

Come ricorderete il 2 gennaio 2024, all'aeroporto di Haneda a Tokyo, si è verificata **una collisione in pista** tra un Airbus A350-900, che era appena atterrato e un De Havilland Canada Dash 8-Q300 della Guardia Costiera giapponese. Il volo Japan Airlines 516 era un volo passeggeri di linea proveniente dall'aeroporto di Sapporo. Il velivolo della Guardia Costiera era in servizio per consegnare aiuti umanitari il giorno successivo al terremoto che si era verificato in Giappone. Purtroppo cinque dei sei membri dell'equipaggio a bordo del Dash 8 sono deceduti, unico superstite il capitano. Tutti sopravvissuti invece a bordo del volo Japan Airlines 516.

Il rapporto investigativo emesso sull'incidente ha precisato che il comandante dell'aereo della Guardia Costiera aveva frainteso le istruzioni del controllo del traffico aereo quando al suo velivolo era stato comunicato di essere "il numero uno", ed era entrato nella pista attiva credendo di aver ricevuto l'autorizzazione al decollo. Il rapporto aggiungeva che né il controllore responsabile, né i piloti della JAL si erano accorti che l'aereo della Guardia Costiera era entrato in pista e che la combinazione di queste tre circostanze aveva causato l'incidente. Forniva inoltre dettagli sulla impeccabile evacuazione dell'aereo della JAL e sulle azioni dei suoi piloti e dell'equipaggio di cabina. (1)

Abbiamo voluto ricordare questo incidente per introdurci a quanto avvenuto la scorsa notte (alle 23:36 ora locale di NYC, 03:36 UTC del 23 marzo) all'aeroporto LaGuardia di New York quando un Canadair CRJ-900, in servizio sul volo Air Canada-8646 da Montreal con 72 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio, ha ricevuto l'autorizzazione all'atterraggio sulla pista 04. Poco prima era occorsa una emergenza ad un aereo United in avvicinamento a bordo del quale (ennesimo caso!) si era sviluppato un caso di spiacevole odore a bordo. (2)

L'autopompa n. 1 dei Vigili del Fuoco stava intervenendo nella piazzola di sosta del velivolo United e aveva richiesto di attraversare la pista 04 all'altezza della bretella di rullaggio D ed aveva ricevuto l'autorizzazione. Pochi secondi dopo però dalla torre di controllo veniva lanciato un disperato contrordine: "Stop! Stop! Fire! Stop! Fire #1 Stop!", ma non è stato possibile evitare la collisione tra il CRJ-900 in fase di rullaggio e l'autopompa. A seguito della collisione l'aereo la cui velocità era ancora sostenuta sbandava e finiva fuori pista.

A bordo dell'aereo il comandante e il primo ufficiale sono deceduti, 9 passeggeri hanno riportato gravi ferite e 32 passeggeri hanno riportato ferite lievi; due vigili del fuoco a bordo del camion hanno riportato anch'essi gravi ferite.

Quindi nuovamente una collisione in area aeroportuale. Nel caso di Air Canada facciamo presente che una volta che le ruote del CRJ900 erano a terra e la spinta inversa era stata attivata, non c'era più modo di riattaccare.

E' doveroso ricordare che l'aeroporto LaGuardia è uno dei pochi aeroporti dotati di luci di stato della pista RWSL (Runway Status Lights) completamente automatizzate, che si illuminano di rosso per bloccare tutte le vie di accesso a una pista in fase di decollo o atterraggio. L'indagine dovrà chiarire perché questo sistema non abbia impedito l'incidente.

Il sistema RWSL:



Sviluppato e implementato nei principali aeroporti degli Stati Uniti, il sistema RWSL è un sistema di sicurezza completamente automatico e consultivo che fornisce avvisi diretti sia ai veicoli che ai piloti, indipendentemente dal normale sistema di controllo del traffico aereo gestito dal controllo del traffico aereo (ATC). Il suo obiettivo è ridurre sia il numero che la gravità delle incursioni in pista e quindi prevenire le collisioni. Sopra è riportato un grafico che illustra una tipica applicazione dei tre elementi "di base" del sistema RWSL.

Rimane alta ancora una volta la criticità delle comunicazioni radio. Negli aeroporti Usa in particolare le comunicazioni radio sono sovraccaricate da continue, ininterrotte autorizzazioni di routine e istruzioni. Quando si presenta una comunicazione urgente, come in questo caso, è purtroppo facile per i controllori del traffico aereo perdere la consapevolezza della situazione; nel caso specifico il controllore era nella situazione di permettere al veicolo di soccorso di raggiungere l'aereo in emergenza (United) il più presto possibile e di certo ciò ha influito sulla autorizzazione all'attraversamento errata.

- (1) Questo incidente è stato da noi di recente trattato nella Newsletter "Il bagaglio o la vita" del 09/03/2026 <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-08-2026.pdf>
- (2) Canadair CRJ900 immatricolato C-GNJZ c/n 15052 ; il volo era operato dalla compagnia Jazz per conto della Air Canada Express.

NL 12/26 (23 Marzo 2026)

[Air-accidents.com](https://www.air-accidents.com)

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026

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

E' uscito:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.