

LA COLLISIONE SUL POTOMAC DEL 29 GENNAIO SCORSO

Sono in pieno svolgimento le indagini sulla sciagura aerea occorsa il 29 gennaio scorso allorché un RJ Aviation (ex Bombardier) CL-600 (CRJ700) della PSA Airlines è entrato in collisione con un Sikorsky UH-60L, impiegato dall'esercito statunitense (nominativo chiamata PAT25) a circa 0,5 miglia a sud-est dell'aeroporto nazionale Ronald Reagan di Washington (DCA), entrambi i velivoli sono poi caduti nel fiume Potomac a sud-ovest di Washington, Distretto di Columbia. (1)

A bordo del CL-600 vi erano 64 persone, a bordo dell'elicottero tre militari. Tutti morti.

Un Rapporto Preliminare emesso dall'NTSB fornisce molti dettagli in merito a questa collisione in volo che è avvenuta in prossimità di uno degli aeroporti più trafficati degli Stati Uniti. E non a caso uno dei primi particolari su cui si sofferma il rapporto è proprio "l'affollamento" che si registra quotidianamente sullo scalo.

Un'analisi delle operazioni commerciali (partenze o arrivi secondo le regole del volo strumentale) presso il Ronald Reagan tra ottobre 2021 e dicembre 2024 ha indicato un totale di 944.179 operazioni. Durante tale periodo, si sono verificati 15.214 eventi tra aerei commerciali ed elicotteri in cui si è verificata una distanza di separazione laterale inferiore a 1 nm e una separazione verticale inferiore a 400 piedi. Sono stati registrati 85 eventi che hanno comportato una separazione laterale inferiore a 1.500 piedi e una separazione verticale inferiore a 200 piedi. (2)

I precedenti quindi per prendere decisioni correttive già c'erano da tempo, ma come purtroppo spesso accade è solo una tragedia a far cambiare un'attitudine sbagliata. Il richiamo con un ben noto detto che circola nell'ambiente dell'aviazione commerciale è d'obbligo: "We regulate by counting tombstones" [poniamo le regole contando le lapidi] (3)

Nel valutare l'immagine che segue (4) la quale mostra le due traiettorie in avvicinamento, si tenga presente che l'incidente è avvenuto sotto il pieno e continuo controllo radar.

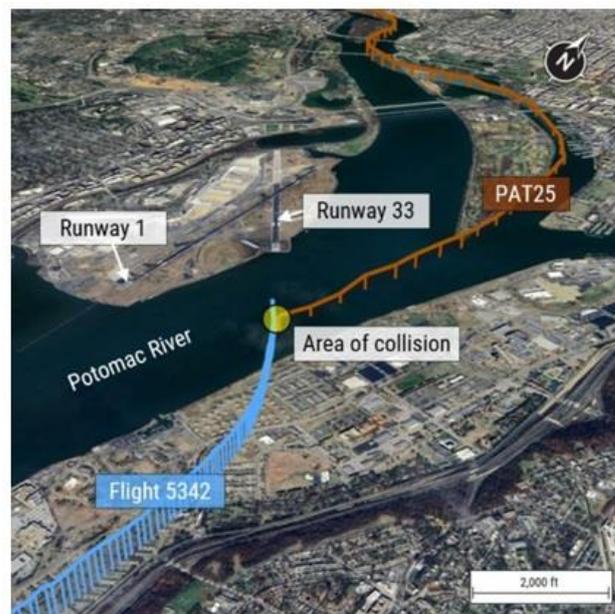


Figura 1

Quanto segue è il *timeline* del disastro.

Alle **20:43:06**, l'equipaggio del volo 5342 effettua il primo contatto con la torre di controllo di DCA. In quel momento, l'aereo si trova a circa 10,5 miglia nautiche da DCA. Il controllore di torre chiede all'equipaggio se accettava di atterrare sulla pista 33. L'equipaggio ha accettato e il controllore ha successivamente autorizzato il volo 5342 all'atterraggio su quella pista. L'equipaggio ha confermato la ricezione e ha riletto l'autorizzazione.

Il registratore di volo (FDR) del PSA 5342 indica che, tra le **20:41** e le **20:44:45**, l'equipaggio aveva selezionato i flap a 30° e poi a 45°. Alle **20:44:49**, il carrello d'atterraggio dell'aereo era abbassato e bloccato. L'aereo era completamente configurato per l'atterraggio a circa 6,2 miglia nautiche a sud dell'aeroporto. Alle **20:45:27**, il pilota automatico è stato disattivato e il volo 5342 ha iniziato una leggera virata a destra dal localizzatore di pista 1 a una radio-altitudine di circa 1.700 piedi e ad una velocità di 134 nodi. Quando ciò avviene l'aereo è a circa 5 miglia nautiche a sud dell'aeroporto.

Alle **20:46:02**, una trasmissione radio dalla torre di controllo udibile sul CVR del volo 5342, informava PAT25 che il traffico appena a sud del Wilson Bridge era un CRJ (volo 5342) a 1.200 piedi (360 metri) in virata verso la pista 33. Ma i dati CVR dell'elicottero hanno rivelato che la parte della trasmissione che indicava che il CRJ stava "virando" potrebbe non essere stata ricevuta dall'equipaggio di PAT25. La parola "virando" è udibile nelle comunicazioni ATC e nel CVR del CL-600, ma non nel CVR dell'elicottero.

Alle **20:46:08**, l'equipaggio del PAT25 comunicava di avere il traffico in vista e richiedeva di mantenere la separazione visiva. Il controllore approvava la richiesta. In quel momento, la distanza tra i due velivoli era di circa 6,5 nm. La Figura 2 (5) mostra la posizione approssimativa di entrambe le tracce alle 20:46:02, quando il controllore informava per la prima volta l'equipaggio del PAT25 circa la presenza del volo 5342.

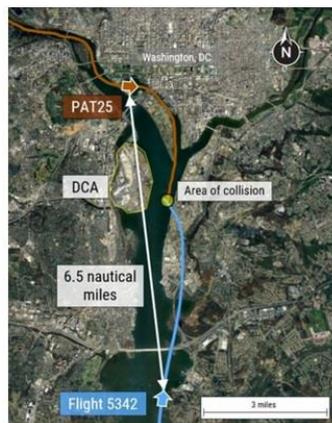


Figura 2

Alle **20:47:28**, ovvero 30 secondi prima dell'impatto, il volo 5342 ha iniziato un rollio a sinistra per virare in finale sulla pista 33. L'aereo si trovava a una quota di 516 piedi e una velocità di 133 nodi. Alle **20:47:29**, l'equipaggio del volo 5342 riceve l'avviso automatico dei 500 piedi. Alle **20:47:39**, ovvero 20 secondi prima dell'impatto, una trasmissione radio dalla torre di controllo era udibile su entrambi i CVR nella quale veniva chiesto all'equipaggio del PAT25 se il CL-600 fosse in vista. Un avviso di conflitto era udibile in sottofondo alla trasmissione radio dell'ATC.

Alle **20:47:40**, l'equipaggio del volo 5342 riceveva un avviso di traffico automatico dal sistema di allerta traffico e prevenzione collisioni (TCAS) dell'aereo che riportava: "Traffico, traffico". In quel momento la situazione è quella illustrata dall'immagine che segue. (7)

La separazione fra le due tracce era di 0,95 miglia nautiche.



Figura 3

Alle **20:47:42**, ovvero 17 secondi prima dell'impatto, una trasmissione radio dalla torre è udibile su entrambi i CVR, nella stessa si istruiva il PAT25 di passare dietro il CL-600. Dai dati CVR dell'elicottero si evince che la parte della trasmissione che precisava "passare dietro" potrebbe non essere stata ricevuta dall'equipaggio del PAT25, dal momento in contemporanea il tasto di trasmissione del microfono era stato attivato per 0,8 secondi.

Alle **20:47:44**, l'equipaggio del PAT25 indicò che il traffico era in vista e richiese la separazione visiva, richiesta approvata dalla torre di controllo del DCA. I dati CVR indicavano che, a seguito di questa trasmissione, l'IP (Il pilota istruttore militare) comunicava all'altro pilota di ritenere che l'ATC stesse chiedendo all'elicottero di spostarsi a sinistra verso la riva orientale del Potomac.

Alle **20:47:52**, ovvero 7 secondi prima dell'impatto, il volo 5342 era in pratica allineato alla pista 33 per l'avvicinamento finale. L'aereo si trovava a una quota di 344 piedi e una velocità di 143 nodi.

Alle **20:47:58**, il controllore autorizzava l'atterraggio a un altro aereo. Durante questa trasmissione, nella registrazione si possono udire le reazioni degli altri controllori di torre testimoni della collisione, che era avvenuta alle **20:47:59**.

Il Rapporto preliminare indica una circostanza molto importante:

Il volo 5342 comunicava con il controllore di torre DCA tramite la frequenza di 119,1 MHz; il PAT25 comunicava con il controllore di torre tramite la frequenza di 134,35 MHz quella riservata agli elicotteri. Poiché gli aerei erano su frequenze diverse, gli equipaggi del volo 5342 e del PAT25 non erano in grado di udire le trasmissioni fatte dall'altro aereo al controllore, ma ovviamente ricevevano le trasmissioni che il controllore indirizzava loro usando differenti frequenze. (7)

Indubbiamente quando verrà pubblicato il Rapporto definitivo questo aspetto dell'uso di due frequenze per regolare il traffico in una stessa area sarà uno degli argomenti che verrà trattato e commentato, come lo sarà pure il mix di traffico commerciale, executive e militare che si svolge H24 sull'affollato aeroporto Reagan di Washington. (8)

NB. Il testo completo del Rapporto è inserito nel nostro database.

- (1) Il CL600 operava il volo 5342 era immatricolato N709PS, c/n 10165. La PSA operava per conto della American Eagle.
- (2) Pagina 18 del Rapporto Preliminare emesso dall'NTSB (DCA25MA108).
- (3) "The tombstone Imperative" di Andrew Weir, Simon & Schuster UK ltd, 1999, pag.1
- (4) Immagine tratta dal rapporto preliminare DCA25MA108, emesso in data 11 marzo 2025, pag.2
- (5) Immagine tratta dal rapporto preliminare DCA25MA108, emesso in data 11 marzo 2025, pag.5
- (6) Immagine tratta dal rapporto preliminare DCA25MA108, emesso in data 11 marzo 2025, pag.7
- (7) Precisazione contenuta a Pag. 10 del Rapporto.
- (8) Sull'argomento vedi anche la nostra precedente newsletter <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-10-2025.pdf>

NL 48/25 (23 Luglio 2025)

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

[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
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025

✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025

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



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