

UN CASO DI INVESTIGAZIONE AERONAUTICA RIAPERTA DOPO OLTRE 30 ANNI

Un incidente i cui strascichi e polemiche si protraevano per oltre 30 anni, sospettando l'abbattimento con missile e relativo cover up, è stato affrontato dal governo irlandese e del Regno Unito ricorrendo ad una insolita soluzione.

Il **24 marzo 1968** un quadriturboelica Viscount della compagnia di bandiera irlandese Aer Lingus in servizio fra Cork (Irlanda) e Londra con 61 persone a bordo (57+4) scomparve nel tratto di mare che divide l'Irlanda dal Regno Unito. **(1)** L'incidente in ossequio al nome della località più prossima viene ricordato come **l'incidente di Tuskar Rock**. In pratica la scomparsa del velivolo avvenne nel momento del trasferimento del volo dal controllo irlandese a quello inglese. Tutti morti gli occupanti.

L'aereo era a livello di crociera, le condizioni meteo erano buone, il capitano era riuscito a trasmettere un brevissimo messaggio ove si diceva "spinning rapidly", in pratica avvertiva che stava precipitando.

Due anni dopo la sciagura, **nel 1970**, uscì il rapporto tecnico investigativo del governo irlandese il quale non arrivava ad alcuna conclusione certa. **(2)** Le indagini erano state condotte dal *Department of Transport and Power*, ovvero un organismo ministeriale.

La mancanza di cause conclusive vengono accompagnate da polemiche e scetticismo: in prossimità dell'area ove era avvenuto l'incidente, era attivo il poligono di tiro di Aberporth (*Aberporth danger area*) ove venivano testati missili teleguidati che venivano guidati verso aerei target, i cosiddetti droni.

Nella domenica del 24 marzo il poligono, secondo quanto dichiaravano le autorità militari, sarebbe stato inattivo, ma non tutti concordavano con questa tesi.

Un drone stesso, e non necessariamente un missile, avrebbe potuto scontrarsi con il Viscount rendendo in tal modo plausibile la tesi sostenuta dalle autorità militari che nessun pilota o aereo risultava mancante, inoltre il target Meteor avrebbe avuto i colori rossi notati da alcuni testimoni.

Si faceva inoltre presente che erano stati più volte registrati problemi di missili o obiettivi usciti dalla traiettoria prevista finendo per sconfinare in aree adiacenti.

Nel frattempo **nell'anno 1994** in Irlanda nasce l'AAIU (Air Accident Investigation Unit) l'Agenzia incaricata di indagare sugli incidenti aerei.

Era **l'11 gennaio 1999** (31 anni dopo la sciagura) quando il quotidiano britannico "*The guardian*" in un ennesimo servizio sull'incidente faceva ancora notare che:

"Qualunque sia la causa che ha determinato la sciagura, la gente del luogo ha ancora dubbi su come sono state condotte le operazioni di ricerca condotte dalle unità della marina militare. Ci sono voluti 70 giorni per localizzare il relitto malgrado molti rapporti indicassero il punto di impatto esattamente nel punto in cui poi è stato trovato il relitto. Un pescatore locale Billy Bates lo aveva individuato immediatamente e comunicato. Egli dice che la marina ha risposto di aver cercato in quel punto già tre volte"

Le polemiche in pratica non si erano mai spente.

Sul chiudersi del **1999**, a seguito di un incontro tenutosi a marzo di quell'anno fra autorità irlandesi e britanniche, si fece il punto sugli sviluppi della tragedia e venne deciso di avviare **una seconda indagine**: *"As a result of continuing speculation, the Irish Minister for Public Enterprise Mrs. Mary O'Rourke T.D., in cooperation with the UK Government, requested an official review of all relevant files to see if the cause of*

the accident could be determined.” Erano i due governi interessati quindi che a oltre 30 anni dalla sciagura, si facevano carico dell’iniziativa.

Il rapporto avrebbe dovuto in particolare far luce sui 3 più controversi aspetti:

- a) Il punto iniziale ed esatto di impatto analizzando le modalità delle operazioni di salvataggio e di recupero;
- b) Le successive fasi di ricerca condotte nel mare di Tuskar;
- c) La possibilità di esistenza di un altro oggetto “airborne” nelle vicinanze del Viscount al momento dell’incidente.

Anche la seconda investigazione, questa volta condotta dalla AAIU, che usciva nel giugno dell’anno 2000, non arrivava però ad alcuna conclusione certa.

Fu allora che nel **luglio 2000** (quindi subito dopo la chiusura del secondo rapporto) ancora lo stesso ministro irlandese per le imprese pubbliche, Mrs Mary O’Rourke T.D. decideva di commissionare una ulteriore nuova indagine “con l’obiettivo di fornire ulteriori lumi, se possibile, sulla causa o le cause dell’incidente... dal momento che l’incidente non è stato mai completamente chiarito ed è stato oggetto di continue controversie”

Ma questa volta il governo irlandese prese una decisione alquanto inedita. Il nuovo studio investigativo denominato “**independent study**” veniva infatti affidato a tre esperti internazionali “neutrali”:

- L’ammiraglio Yves Lemerrier; (Exp’Air SARL , Parigi, facente fra l’altro parte della Maritime Patrol Aviation);
- Il capitano Manuel Pech (Aerospatiale);
- Colin Torkington, un australiano specialista nel tipo di aereo accidentato, nonché facente parte della delegazione australiana presso l’ICAO.
- i tre erano coadiuvati da un coordinatore irlandese, Mike Reynolds.

In pratica il team era composto da due francesi e un australiano coordinati da un irlandese, erano assenti esperti britannici per ovvii motivi di imparzialità.

E’ significativo il particolare che le risultanze di quello che viene denominato “International Study Team” si trovano pubblicate sul sito dall’AAIU in aggiunta ai rapporti del 1970 e del 2000.

Nel terzo rapporto non mancano osservazioni critiche evidenziando fra l’altro come forse “*la ricostruzione del volo effettuata dalla Commissione Investigativa del 1968 è stata portata fuori strada da vari fattori e arrivando alla conclusione che “an initial event , which cannot be clearly identified, disturbed the air flow around the horizontal tail surfaces and the pitch control of the aircraft. In the light of what was observed by non-skilled people there was a strong indication that structural fatigue , flutter, corrosion or bird strike could have been involved.”*

Ancora, il rapporto precisava che: “*There was no involvement of any other aircraft or missile.”*

Lo studio avverte che *“dopo l’uscita del primo rapporto del 1970 furono formulati diversi scenari, dalla semplice “collisione in volo” a teorie cospirative, teorie che includono rapporti contraddittori anche da parte degli Stati coinvolti (Regno Unito e Irlanda).”*

In pratica il terzo ed ultimo rapporto eliminava l’ipotesi dello scontro con altro aereo o missile puntando invece su un evento iniziale che poteva aver interessato lo stabilizzatore orizzontale della coda e che aveva portato alla destrutturazione dell’aereo:

“A progressive failure of the structure of the port tail plane and elevator is consistent with the observations relating to the ultimate attitudes of the aircraft....the loads induced in the tailplane would be sufficient to cause a structural fatigue failure within the time scale observed for EI-AOM” (3)

Dopo l’uscita del terzo rapporto la stampa britannica non perse l’occasione per evidenziare il fatto di come la RAF per oltre 30 anni fosse stata ingiustamente accusata di aver provocato il peggior disastro aereo irlandese.

Su quali elementi ha potuto lavorare la commissione internazionale?

Precisato che quando le indagini sono state riaperte, a distanza di oltre 30 anni, la compagnia aerea coinvolta nell’incidente era (come lo è tuttora) ancora attiva, ma i registri di manutenzione del velivolo non erano più disponibili e che

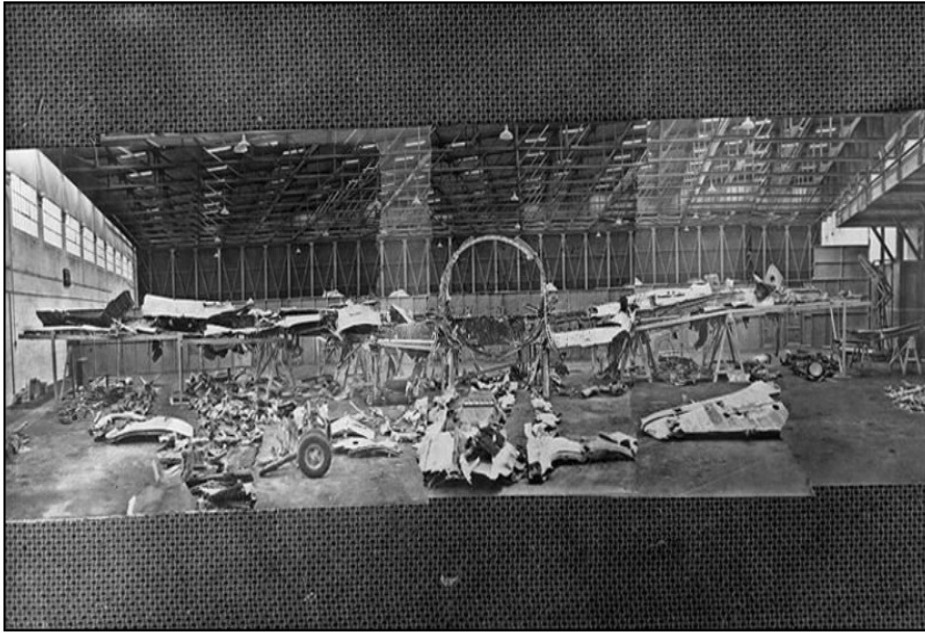
- * A bordo non vi era alcun Flight Data Recorder;
- * Non si disponeva di alcun tracciato radar;
- * Non era stata avviata alcuna indagine di carattere penale;
- * Ciò che rimaneva dell’aereo era stato recuperato solo parzialmente.

Il team era potuto giungere alle sue conclusioni lavorando sui seguenti elementi:

- Approfondite analisi sui rapporti tecnici fino ad allora emessi, con particolare riguardo agli annessi ed appendici;
- Testimonianze di personale ATC e di piloti che si trovavano sulla stessa frequenza al momento dell’incidente;
- Testimonianze e audizioni da parte del personale della compagnia e dei tecnici e periti che avevano lavorato sull’elaborazione dei rapporti precedenti;
- Testimonianze e richieste scritte nei confronti di autorità militari;
- Dettagliate analisi di incidenti aventi caratteristiche simili a quelle che avevano accompagnato la tragedia di Tuskar Rock, avvenuti prima e dopo l’evento;
- Analisi sui rottami disponibili.

Indubbiamente si è trattato di una decisione coraggiosa quanto inedita dei due governi interessati. Di fronte al perdurare di polemiche e reciproche accuse si è pensato di ricorrere a quello che -sia pur impropriamente- potremmo definire un “arbitrato internazionale” per far luce su un incidente aereo le cui polemiche con il passar del tempo anziché spegnersi si acuiscono.

Appendices Photo 1



Il materiale a disposizione degli investigatori (foto tratta dal volume "Appendici" dell'Investigation Report 1970)

- (1) L'aereo in questione era un Vickers Viscount serie 803 immatricolato EI-AOM, c/n 178.
- (2) Così concludeva il primo rapporto investigativo ministeriale: "There is not enough evidence available on which to reach a conclusion of reasonable probability as to the initial cause of this accident. The probable cause of the final impact with the sea was impairment of the controllability of the aircraft in the fore and aft (pitching) plane."
- (3) Tratto dal capitolo 6.3.7 di *"The final conclusion of the 2002 International Study Team presented in Dublin on 24 January 2002"* ; Mike Reynolds, il coordinatore irlandese, ha poi riassunto le sue esperienze nel libro *"Tragedy at Tuskar Rock"*, Gill & Macmillan editore, 2003.

Elenco delle Newsletters emesse nel 2016: *(scaricabili dal nostro sito)*

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA' ROMENE SULL'INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL "VENTO AL TRAVERSO"
- 02/2016 (22 gennaio) : "HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?"
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL'OIG USA SULLA "RELIANCE" AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI "AIRSPEED DROP" NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L'INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE
- 11/2016 (9 maggio): LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?
- 12/2016 (18 maggio): I CRISTALLI DI GHIACCIO E LA PERDITA DI VELOCITA'
- 13/2016 (20 maggio): MS 804: ELEMENTI DA PONDERARE
- 14/2016 (21 maggio): MS 804: L'INQUIETANTE SILENZIO SUI DATI ACARS
- 15/2016 (21 maggio): MS 804: INIZIANO A TRAPELARE I DATI ACARS
- 16/2016 (22 maggio): MS 804: I POSSIBILI SCENARI
- 17/2016 (23 maggio): MS 804: QUALCOSA NON QUADRA NELLA DIFFUSIONE DI NOTIZIE
- 18/2016 (25 maggio): UN PASSEGGERO SI ACCORGE CHE L'AEREO PERDE CARBURANTE
- 19/2016 (27 maggio): MS 804: L'ENNESIMO FALLIMENTO NELLA LOCALIZZAZIONE
- 20/2016 (4 giugno): MS 804 I TRE "SCERIFFI" E IL NUOVO SISTEMA ANTIPIRATERIA AEREA
- 21/2016 (8 giugno): PER UN NIDO DI VESPA L'AIR DATA SYSTEM DELL'A330 VA IN TILT
- 22/2016 (17 giugno): IL CREW CREDEVA DI AVER CONFIGURATO PER UN AUTOLAND, MA NON ERA COSI'
- 23/2016 (21 giugno): QUELL'INCENDIO ALL'AEROPORTO DEL CAIRO DEL 29 LUGLIO 2011
- 24/2016 (25 giugno): UNA PREOCCUPANTE AFFERMAZIONE SULLA SICUREZZA VOLO

www.air-accidents.com