

LA OSCURA FINE DI NORTHWEST 2501

Abbiamo più volte parlato della scomparsa del volo MH370 avvenuta l'otto marzo 2014 e bene abbiamo fatto a precisare che quanto accaduto a MH370 si poteva considerare il primo caso nella "recente" storia dell'aviazione commerciale di un velivolo i cui resti non sono stati rintracciati. E diciamo ciò perché non si parla mai, completamente caduto nel dimenticatoio, di un altro caso di scomparsa del relitto davvero più emblematico e misterioso: quella del volo Northwest 2501 avvenuto il 23 giugno 1950.

Perché diciamo emblematico e misterioso? Per il semplice fatto che mentre si può ben comprendere le difficoltà che si incontrano nel tentare di rintracciare i resti di un aereo nella vastità dell'Oceano Indiano, è davvero incomprensibile che una scomparsa avvenga in un "minuscolo" lago, quale è il lago Michigan dove appunto non è stato possibile rintracciare il volo 2501.

Il lago Michigan di forma allungata da nord a sud, ha una superficie di 57.760 chilometri quadrati. È il più grande lago interamente compreso nel territorio degli Stati Uniti ed è il quinto in assoluto al mondo.

La sua lunghezza è di circa 500 km mentre la larghezza raggiunge i 200 chilometri. La profondità massima non supera i 281 metri.



Il volo 2501 era operato dalla compagnia Northwest con un velivolo DC4. (1) L'aereo stava svolgendo la prima tratta da New York a Minneapolis da dove poi avrebbe dovuto proseguire per Spokane e Seattle.

Decollato alle **19:31** (2) dall'aeroporto LaGuardia, alle **21:49**, quando sorvolava Cleveland, il volo ha richiesto un'altitudine di crociera di 4.000 piedi, approvata dall'ARTC. Quaranta minuti dopo l'ARTC ha chiesto al volo di scendere a 3.500 piedi perché c'era un volo diretto a est a 5.000 piedi sopra il lago Michigan che stava incontrando una forte turbolenza e aveva difficoltà a mantenere l'altitudine assegnata. L'ARTC stimava che la separazione standard di 1.000 piedi non sarebbe stata sufficiente a causa delle turbolenze. Alle **22:51**, il volo 2501 riferiva di trovarsi sopra Battle Creek a 3.500 piedi, stimando Milwaukee alle 23:37. Quando si trovava in prossimità di Benton Harbor, alle **23:13**, il volo richiedeva di poter scendere a 2.500 piedi, senza specificare la ragione della richiesta che comunque non veniva approvata. La richiesta di discesa è stata l'ultima comunicazione ricevuta dal volo dopodiché il silenzio.



Un DC4 gemello del volo misterioso: N95429

All'alba del 24 giugno venivano avviate le ricerche nell'area del lago Michigan. Quello stesso giorno alle 18:30, un cutter della Guardia Costiera degli Stati Uniti individuava una chiazza di petrolio e piccole parti dell'aereo nelle acque del lago. Nessun dubbio che qualcosa doveva essere accaduta al DC4, ma era necessario recuperare il "corpo" dell'aereo per individuare le ragioni della sciagura.

I piloti di diversi voli che avevano sorvolato la medesima area del lago nel lasso temporale di un'ora dopo e di un'ora prima dell'incidente, dichiaravano di aver incontrato turbolenza da moderata a grave, con una forte copertura di nubi. Tre voli decollati da Detroit dopo la notte del 24 giugno erano tornati indietro a causa delle turbolenze incontrate in rotta. L'analisi dei dati meteorologici ufficiali e le testimonianze dei testimoni confermavano la presenza di una forte area di maltempo in prossimità del luogo dell'incidente.

All'epoca, mancando i registratori di volo, il relitto era indispensabile per determinare se l'aereo avesse subito un'esplosione in volo o se avesse colpito l'acqua intatto, ma i sommozzatori che esplorarono il fondale del lago non riuscirono a individuare alcuna parte del velivolo. I piccoli frammenti rinvenuti nell'immediatezza delle ricerche erano le uniche evidenze a disposizione, troppo poco imbastire una seria indagine. Ancora una settimana dopo l'incidente la stampa riportava che le estese ricerche dei sommozzatori non avevano portato a nulla di concreto. E così andò avanti per parecchio tempo finché le investigazioni ufficiali condotte dal Civil Aeronautics Board si conclusero nel gennaio 1951 precisando che la causa dell'incidente non si era potuta determinare.

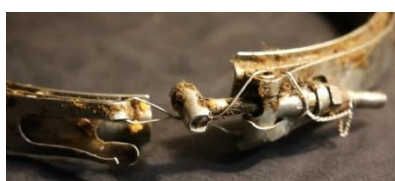
<p>Probable Cause</p> <p>The Board determines that there is not sufficient evidence upon which to make a determination of probable cause.</p>
--

Dal documento del CAB "File n° I-0081"

Oggi, il volo 2501 è elencato in quasi tutti i siti web sugli UFO come una strana anomalia, poiché alcuni abitanti della zona del Wisconsin avevano segnalato una luce brillante sopra il lago circa due ore dopo l'evento, e nel giugno del 1950 un giornale locale riportava la testimonianza di un testimone (3) che diceva che la notte dell'incidente aveva visto un gran bagliore in cielo, ma precisava che l'aereo che lui stava seguendo con lo sguardo andava nella direzione opposta a quella del volo 2501. Di questo particolare che forse potrebbe indicare che l'equipaggio del volo 2501 aveva deciso di invertire la rotta non si fa menzione alcuna nel rapporto del CAB, tuttavia quando l'associazione dei parenti, nel frattempo formatasi, è venuta a conoscenza di questo particolare ha cercato di meglio delimitare l'area di ricerca.(4)

La perdita del volo 2501 rappresentò la più grande perdita di vite umane in un incidente dell'aviazione commerciale fino a quel momento, nel 1950. A causa dello stallo nelle ricerche e del mancato ritrovamento dei corpi, o anche parte di essi, è stata fondata una associazione dei parenti delle vittime (4) che ha raccolto fondi per noleggiare equipaggiamenti per la ricerca sottomarina, ma anche queste ricerche non hanno dato alcun esito. Durante le fasi di ricerca un membro dell'associazione Valerie van Heest, ha scritto il libro *Fatal Crossing*, dopo aver rintracciato tutte le 58 famiglie che hanno perso un loro caro in questo incidente.

Tra il 2004 e il 2013, durante le ricerche nel lago sono stati individuati oltre venti relitti di navi, nonché - addirittura- un minuscolo pezzo di motore appartenente a un Boeing 747 di Kalitta Air che il 20 ottobre 2004 mentre era in volo da Chicago a New York aveva avuto una esplosione al motore con relativo atterraggio di emergenza a Detroit. Le modeste dimensioni del pezzo ritrovato fanno capire la serietà delle ricerche condotte dall'associazione ma indubbiamente contribuiscono a rendere ancor più misterioso l'incidente a Northwest 2501.



Il safety wire del 747 di Khalitta Air

- 1) Il DC4 portava la matricola N95425, c/n 10270 e aveva a bordo 55 passeggeri più 3 membri di equipaggio. La compagnia Northwest è ufficialmente scomparsa di scena nel 2010, assorbita da Delta Airlines.
- 2) I tempi riportati si intendono locali espressi in Eastern Time.
- 3) La notizia era apparsa il 26 giugno 1950 sul "South Haven Daily Tribune" e il relativo articolo fu spedito all'associazione MSRA che si occupava delle ricerche.
- 4) MSRA, Michigan Shipwreck Research Association è venuta in possesso di copia del giornale nel 2004.
- 5) Boeing 747-132, Kalitta Air, N709CK, c/n 20247

NL 45/2023 ; 24 Ottobre 2023

Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno
NL22/23	Schiphol, pista sbagliata per il decollo	10 giugno
NL23/23	Il controverso incidente al volo 1103 della Libyan	16 giugno
NL24/23	Un incidente da non dimenticare: China Al 611	20 giugno
NL25/23	Itavia non doveva chiudere	27 giugno
NL26/23	Titan, come il Comet?	27 giugno
NL27/23	Ancora buio sulle cause di China Eastern 5735	6 luglio
NL28/23	L'aereo dalla coda di cristallo	8 luglio
NL29/23	Strascichi legali per il B737MAX/MCAS della Boeing	12 luglio
NL30/23	Caldo & Voli	21 luglio
NL31/23	Il Rapporto della Commissione Misiti va ricordato	24 luglio
NL32/23	Canadair CL215: continua la strage	26 luglio
NL33/23	Il Rasoio di Ockham	30 luglio
NL34/23	Il RARDE e le 3 bombe del Mediterraneo	15 agosto
NL35/23	Decessi ai comandi	18 agosto
NL36/23	La turbolenza in aria chiara	19 agosto
NL37/23	Cieli caldi nell'Est Europa	25 agosto
NL38/23	Due leggendari incidenti rivisitati	1 settembre
NL39/23	Attacchi concentrici su Ustica	2 settembre
NL40/23	Ultime su MH370	4 settembre
NL41/23	Conoscete il SELCAL32?	18 settembre
NL42/23	Incendi a bordo causati da batterie al litio	6 ottobre

NL43/23
NL44/23

Operare in zone a rischio?
Insolito incidente: Airbus con 3 finestrini mancanti

10 ottobre
16 ottobre

www.air-accidents.com

Il nostro sito www.air-accidents.com

E' OGGI ANCORA PIU' FUNZIONALE

Permettendo ricerche "mirate" all'interno delle newsletters da noi pubblicate.



- * inserendo l'anno, la ricerca estrae solo le Newsletters dell'anno in questione;
- * inserendo una porzione di testo, la ricerca estrae tutte le newsletters che contengono quel testo;
- * inserendo "all" o semplicemente premendo invio a campo vuoto, la lista viene resettata.

E'uscito:



info@ibneditore.it

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità. "Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI CONTATTI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it