

## UN INCIDENTE AEREO RIVISITATO

Non vi sono stati molti casi al mondo di rapporti su incidenti aerei cui ha fatto seguito una seconda indagine la quale ha in pratica "rivisitato" l'incidente adducendo altre cause della sciagura rispetto a quanto riportato nella prima. Questo che vi narriamo è uno dei rari esempi.

6 Febbraio 1958. La squadra del Manchester United stava tornando da una partita di Coppa Europa giocata a Belgrado, in Jugoslavia (oggi Serbia) dopo aver eliminato la Stella Rossa di Belgrado per accedere alle semifinali della competizione. Il volo non di linea in quanto noleggiato portava il numero 609 si fermò per fare rifornimento a Monaco di Baviera in quanto un volo senza scalo da Belgrado a Manchester era al di là dell'autonomia dell'Ambassador Elizabethan della BEA. Quest'ultima, insieme alla BOAC, era la compagnia di bandiera inglese; la BEA svolgeva i voli continentali, la BOAC quelli a lungo raggio.

Dopo aver effettuato il rifornimento, i piloti James Thain e Kenneth Rayment tentarono per ben due volte di decollare ma non riuscirono nell'intento a causa di una sovralimentazione di uno dei due motori, per l'esattezza il sinistro. Temendo un eccessivo ritardo sull'orario programmato, Thain rifiutò un pernottamento a Monaco e preferì invece optare per un terzo tentativo di decollo.

Quando ciò avveniva, la neve stava cadendo, causando la formazione di uno strato di fango su buona parte della pista. Purtroppo anche questo terzo non riuscì e questa volta con esito fatale. Il bimotore dopo aver colpito la fanghiglia sfondò la recinzione oltre la fine della pista, l'ala sinistra si staccò dalla fusoliera e l'aereo finì per impattare una casa, fortunatamente senza provocare vittime; ma la sezione di coda anch'essa staccatasi dal corpo dell'aereo colpì un fienile ove si trovava un camion di carburante parcheggiato, che prese fuoco ed esplose. Temendo che anche l'aereo potesse esplodere, Thain iniziò a evacuare i passeggeri mentre il portiere del Manchester United, Harry Gregg, aiutava a estrarre i sopravvissuti dai rottami.

Si trattava di quello che doveva passare alla storia come **il disastro aereo di Monaco**. Meno di dieci anni prima nel 1949 era avvenuta la sciagura di Superga nella quale era stata decimata l'intera squadra del "grande Torino".

A bordo dell'Ambassador (1) si trovano 38 passeggeri e 6 membri di equipaggio. I superstiti dell'incidente furono 21. E furono otto i giocatori della squadra di calcio che persero la vita.



*La foto dell'aereo della BEA ripreso da un visitatore dell'aeroporto di Monaco pochi minuti prima di effettuare la terza fatale corsa. La foto, come spieghiamo nel testo, fu oggetto di una accurata indagine da parte delle autorità britanniche. (2)*

Le autorità della Germania Occidentale (3) che condussero l'inchiesta diedero la responsabilità della sciagura al comandante Thain e alla sua decisione di non aver sghiacciato le superfici alari dell'aereo; questo primo rapporto venne rilasciato nel 1959. Ecco la conclusione cui perviene il rapporto:

"During the stop of almost two hours at Munich, a rough layer of ice formed on the upper surface of the wings as a result of snowfall. This layer of ice considerably impaired the aerodynamic efficiency of the aircraft, had a detrimental effect on the acceleration of the aircraft during the take-off process and increased the required unstuck-speed. Thus, under the conditions obtaining at the time of take-off, the aircraft was not able to attain this speed within the rolling distance available.

*Le conclusioni di quello che venne denominato "The German Report"*

Ma le autorità britanniche, caso alquanto raro nella storia dell'aviazione civile, vollero condurre una loro inchiesta separata che venne resa pubblica, dieci anni dopo, nel 1969. (4)

Nel frattempo le autorità aeroportuali tedesche avevano anche intrapreso un'azione legale contro Thain, in quanto unico pilota sopravvissuto all'incidente. Sostenevano che fosse decollato senza aver ripulito le ali dal ghiaccio, causando l'incidente. Nessun testimone venne chiamato all'inchiesta tedesca e il procedimento contro Thain si trascinò fintanto che le autorità britanniche non vollero condurre la loro indagine. Va ricordato che lo sghiacciamento dell'aereo era responsabilità del capitano del velivolo, mentre lo stato delle piste dell'aeroporto era responsabilità delle autorità aeroportuali.

La tesi delle autorità tedesche si basava sulle condizioni ghiacciate delle ali poche ore dopo l'incidente e su una fotografia dell'aereo, pubblicata da diversi giornali, scattata poco prima del decollo, che sembrava mostrare neve sulle superfici alari superiori. Quando il negativo originale fu esaminato, non si vedevano né neve né ghiaccio: la "neve" nell'originale era dovuta al sole che si rifletteva sulle ali, cosa che fu chiarita esaminando il negativo piuttosto che le immagini pubblicate. Fu dopo la pubblicazione del secondo rapporto che il comandante Thain venne definitivamente scagionato da ogni responsabilità: non era provato che l'aereo avesse veramente ghiaccio sulle ali, mentre ciò che era certo era quell'accumulo di fanghiglia presente sulla superficie della pista di decollo che rallentando la corsa non aveva permesso il *lift-off* dell'Ambassador.

We can summarise our conclusions as follows:

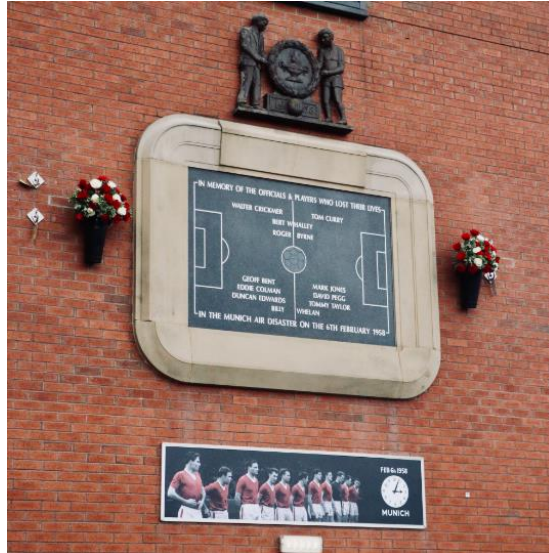
- (1) The cause of the accident was slush on the runway (paragraphs 186, 187).
- (2) It is possible but unlikely that wing icing was a contributory cause (paragraph 147).
- (3) Captain Thain was not at fault with regard to runway slush (paragraph 188).
- (4) Captain Thain was at fault with regard to wing icing (paragraphs 184, 186), but because wing icing is unlikely to have been a contributory cause of the accident, blame for the accident cannot in this respect be imputed to him (paragraph 186).
- (5) Captain Thain was at fault in permitting Captain Rayment to occupy the Captain's seat, but this played no part in causing the accident (paragraphs 176, 178).

In accordance with our terms of reference we therefore report that in our opinion blame for the accident is not to be imputed to Captain Thain.

*Le conclusioni cui pervenne il rapporto britannico*

Come causa ufficiale quindi le autorità britanniche additarono l'accumulo di neve sciolta sulla pista che aveva impedito all'aereo di raggiungere la velocità di decollo richiesta. Thain, licenziato dalla BEA poco dopo l'incidente e mai più riassunto, si ritirò e tornò a gestire il suo allevamento di pollame nel Berkshire. Morì per un attacco di cuore all'età di 53 anni nell'agosto del 1975.

Allo stadio di calcio del Manchester United "Old Trafford" era stato intanto inaugurato il 25 febbraio 1960 il primo monumento in memoria dei giocatori e dello staff scomparsi. Raffigurava una targa a forma di stadio con l'immagine di un campo verde, con i nomi delle vittime incisi in vetro nero e oro, e venne posta sopra l'ingresso della tribuna. Sopra la targa si trovava una scultura in teak raffigurante un giocatore e un tifoso, con le teste chinate ai lati di una corona di fiori e un pallone da calcio con la data "1958".



La targa fu progettata dall'architetto di Manchester J. Vipond e venne inaugurata da Matt Busby, calciatore del Manchester e poi anche allenatore.

Dopo aver vinto il titolo del 1956-57, nel gennaio del 1958 Busby era stato nominato Commissario tecnico della Scozia ma purtroppo a causa dell'incidente non poté guidare la Nazionale ai mondiali di Svezia. Se le ferite subite da Busby a causa dell'incidente si rimarginarono completamente dopo parecchie settimane di ospedale, quelle psicologiche ebbero bisogno di più tempo. Busby sempre avendo in mente la scomparsa dei suoi otto ragazzi pensò seriamente al ritiro, ma alla fine venne convinto a continuare e a ricostruire nuovamente il club dell'Old Trafford. Si dimostrò ancora un grande allenatore, costruendo un passo alla volta, attorno al superstite Bobby Charlton, un nuovo squadrone. Ad uno dei quattro angoli dello Stadio si può anche trovare "The Munich Clock" fermo sull'ora della sciagura.



- (1) Il velivolo era immatricolato G-ALZU ed era il c/n 5217. Di questo velivolo risultano essere stati costruiti 23 esemplari di cui 20 vennero acquistati dalla BEA, British European Airways che li soprannominò "Elizabethan".
- (2) La foto è inclusa nel primo rapporto investigativo.
- (3) Ancora in quell'anno la Germania era divisa in Occidentale e Orientale.
- (4) CAP 318, Board of Trade. "Report of the second independent review appointed to consider the accident to Elizabethan aircraft G-ALZU at Munich on 6 February 1958 and to report whether blame for the accident is to be imputed to Captain Thain"

*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	Operare in zone a rischio?	10 ottobre
NL44/23	Insolito incidente: Airbus con 3 finestrini mancanti	16 ottobre
NL45/23	La oscura fine di Northwest 2501	20 ottobre
NL46/23	L'incidente all'aereo di Zanussi Lino	26 ottobre

Il nostro sito [www.air-accidents.com](http://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](mailto: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](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)