

UN VOLO CHE NON DOVEVA PARTIRE

Quanto accaduto il 2 agosto 1990 può definirsi un evento alquanto insolito. Ha riguardato un Boeing 747 della British Airways (1) che operava il volo 149 da Londra-Heathrow a Kuala Lumpur, via Kuwait e Madras, quell'aereo non giunse mai alla sua prevista destinazione finale.

Il 747 era decollato da Londra alle 18:05 (GMT) del 1° agosto con 367 passeggeri a bordo e 18 membri di equipaggio. Secondo l'orario schedulato l'aereo sarebbe dovuto partire alle 16.15 quindi la partenza avvenne con circa due ore di ritardo.

La prima fermata prevista era a Kuwait City. In quella giornata iniziavano a circolare voci di una occupazione del Kuwait da parte dell'Iraq guidato allora da Saddam Hussein; da diversi giorni l'Iraq stava organizzando un rafforzamento militare al confine tra le due nazioni. Il volo 149 si sarebbe potuto ugualmente effettuare saltando quello scalo e puntando direttamente su Madras, tuttavia, la fermata a Kuwait City non venne modificata.

Durante le due ore il ritardo a Heathrow, l'equipaggio del volo aveva chiesto rapporti aggiornati sulla situazione in Kuwait e venne comunicato loro che non stava accadendo nulla di spiacevole, si trattava solo di una crescente tensione che per il momento non era sfociata in alcuna drammatica situazione.

Anche poco dopo l'avvenuta partenza, l'equipaggio aveva richiesto via radio un altro rapporto, parlando sia con il controllo del traffico aereo kuwaitiano (ATC) sia con il volo 148 della British Airways, un Lockheed Tristar partito in precedenza dal Kuwait e di ritorno a Londra. Entrambi affermarono che la situazione all'aeroporto internazionale del Kuwait appariva normale.

Sono le 01.15 quando il 747 atterra all'aeroporto internazionale di Kuwait City, e qui doveva in pratica terminare il volo 149.

Poco prima dell'atterraggio al Kuwait International Airport, l'Iraq di Saddam Hussein aveva lanciato un'invasione su larga scala del Kuwait. In poche ore, elementi dell'esercito iracheno erano avanzati rapidamente fino a Kuwait City e avevano preso il controllo dell'aeroporto. Di conseguenza, il Boeing 747, i suoi passeggeri e l'equipaggio furono tutti catturati dalle forze irachene di occupazione a terra. Dopo la cattura, la maggior parte dei passeggeri e dell'equipaggio vennero inizialmente alloggiati in diversi alberghi insieme ad altri stranieri, sotto sorveglianza armata. Si apprese che un passeggero del volo 149, un cittadino kuwaitiano che aveva concluso il volo ed era sceso dall'aereo prima che il jumbo fosse circondato dalle forze irachene era stato ucciso dai militari iracheni.

Durante la detenzione, diversi passeggeri vennero dispersi in vari siti in Iraq e Kuwait e sono stati usati dagli iracheni come scudi umani per scoraggiare le operazioni offensive delle forze della Coalizione avversaria durante quella che venne denominata la prima Guerra del Golfo.

Durante un episodio tristemente noto, una trasmissione televisiva irachena mostrò il Presidente Saddam Hussein accanto ad alcuni dei detenuti, come parte degli sforzi di propaganda bellica. Per ottenere il loro rilascio, l'ex primo ministro britannico Edward Heath si recò personalmente a Baghdad per condurre i negoziati, che includevano colloqui diretti tra Heath e Saddam Hussein.

Infine dopo parecchi mesi, il 10 dicembre 1990, tutti i passeggeri vennero rilasciati dalla loro prigionia ma molti di loro hanno sviluppato un disturbo da stress post-traumatico.

Il volo BA 149 continua a essere oggetto di controversie e dibattiti sul fatto che la drammatica situazione in cui vennero a trovarsi passeggeri ed equipaggio avrebbe potuto essere evitata; non mancano inoltre accuse e teorie cospirative secondo cui il volo sarebbe stato utilizzato come “cavallo di Troia” per trasportare in Kuwait personale militare e di intelligence britannico sotto copertura. Da allora sono state condotte diverse indagini sull'incidente, che hanno portato alla smentita ufficiale da parte di Margaret Thatcher, primo ministro britannico dell'epoca, di qualsiasi azione del governo per influenzare le scelte di British Airways in merito al volo 149. Tuttavia il 23 novembre 2021, il ministro degli Esteri Liz Truss ha confermato che il governo dell'epoca non aveva completamente informato la British Airways su un avvertimento preventivo non trasmesso alla compagnia aerea.

News > World

Was BA 149 a Trojan horse?: The British government faces questions over whether a passenger flight into occupied Kuwait was planned or was an intelligence failure

Mike Jempson, Andrew Marshall • Saturday 08 August 1992 23:02 BST • [Comments](#)

[Bookmarks](#) [Facebook](#) [Twitter](#) [Email](#)

“Independent” 8 agosto 1992

“Il Ministro degli Esteri ha ammesso che il Parlamento e l'opinione pubblica sono stati ingannati per decenni su un volo della British Airways atterrato in Kuwait durante l'invasione irachena del 1990. I passeggeri e l'equipaggio del BA 149 furono presi in ostaggio e molti maltrattati. I file appena rilasciati rivelano che l'ambasciatore britannico in Kuwait avvertì il Foreign Office dell'invasione, ma la BA non ne fu informata. Il governo ha tenuto segreto l'avvertimento per tre decenni.”

BA Flight 149: UK admits it did not warn Kuwait hostage flight

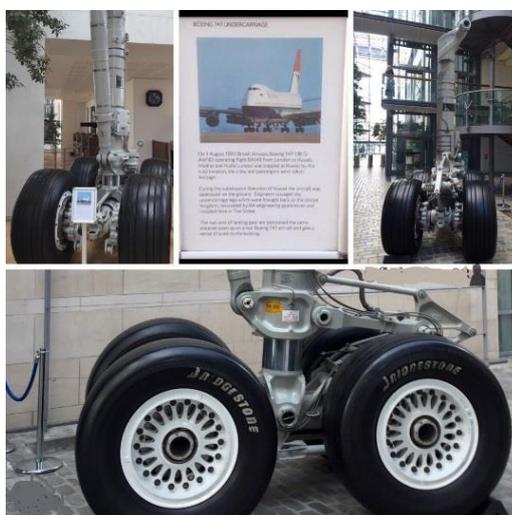
🕒 23 November 2021

Il titolo del servizio BBC News da cui è tratto il testo sopra riportato (2)

Questo il *timeline* in tempi GMT di quanto accadde il primo (e il 2) agosto 1990:

- 14.30** L'equipaggio si presenta in servizio. Hanno sentito notizie che indicano che l'Iraq è entrato in Kuwait e sono preoccupati. Si tiene un briefing sulla sicurezza.
- 15.30** L'equipaggio di cabina sale a bordo.
- 16.00** L'equipaggio segnala un guasto all'unità di potenza ausiliaria dell'impianto di condizionamento.
- 16.15** Partenza prevista del BA 149. Ai passeggeri viene comunicato che c'è un problema.
- 18.15** Il BA 149 finalmente decolla.
- 18.40** Ai passeggeri viene mostrato il notiziario ITN World News.
- 20.00** Prime notizie non confermate che le truppe irachene hanno attraversato il confine.
- 22.00** La CIA a Washington conferma che l'invasione è in corso.
- 22.13** Il pilota del BA 149 parla con il pilota del BA 148, un volo British Airways proveniente dal Kuwait. Non vengono segnalati problemi.
- 23.10** Arrivo previsto del BA 149 in Kuwait.
- 23.50** L'ambasciatore del Kuwait a Londra viene informato dell'invasione.
- 00.00** Il Presidente George Bush viene informato dell'invasione. L'ambasciatore britannico in Kuwait telefona al Foreign Office; nessuna risposta.
- 01.15** Atterraggio del BA 149.
- 01.20** Alcuni passeggeri sbarcano, altri dormono sull'aereo.
- 01.45** L'equipaggio si imbarca per il volo successivo.
- 02.00** L'aeroporto del Kuwait chiude.
- 02.15** Victor Mallet, corrispondente del Financial Times in Medio Oriente, incontra le truppe irachene mentre entra a Kuwait City.
- 02.20** Aerei iracheni bombardano la pista dell'aeroporto.
- 03.00** La radio kuwaitiana annuncia che le truppe irachene hanno attraversato il confine.
- 04.30** Passeggeri ed equipaggio vengono trasportati in autobus all'hotel dell'aeroporto.

Ma la vicenda su questo contestato volo e sul Boeing 747 fermo sulla pista dello scalo, doveva ancora avere un inaspettato seguito. Il 747 vuoto, rimasto all'aeroporto internazionale del Kuwait per tutta la durata della guerra, venne distrutto a terra il 27 febbraio 1991 da un attacco aereo durante le ultime fasi del conflitto; la distruzione potrebbe essere stata un atto intenzionale dell'esercito statunitense per impedirne la cattura o, altra ipotesi, il velivolo potrebbe essere stato distrutto dalle forze di terra irachene durante il loro ritiro dal Kuwait. In seguito alla sua distruzione, British Airways è stata in grado di riscuotere l'assicurazione dell'aereo e due dei carrelli di atterraggio dell'aereo vennero recuperati e sono esposti a Waterside, la sede centrale di British Airways.



Nel 1997 il caso del 747 distrutto fu riportato all'attenzione dell'opinione pubblica.

Mary Schiavo, Ispettore generale del Dipartimento dei Trasporti degli Stati Uniti (DOT), quell'anno pubblicò il suo libro best seller "Flying Blind, Flying Safe." Ebbene, attraverso questo testo si poté apprendere che pezzi di ricambio contraffatti appartenenti al 747 della British Airways che risultava ufficialmente distrutto in data 27 febbraio 1991 nel corso della Guerra del Golfo, erano stati messi in vendita sul mercato statunitense. (3)

Eravamo in presenza dell'ennesimo caso di "bogus parts" ovvero pezzi di ricambio non originali messi in vendita attraverso mercati clandestini, un argomento che abbiamo trattato nella nostra precedente newsletter 10/2024.



Nel 2012 a firma dell'australiana Rosemary Johns fu messo in vendita il libro "Black Box 149" che tratta appunto la vicenda del volo 149.



- 1) Il Boeing 747 era immatricolato G-AWDN ed era il c/n 19764
- 2) - BBC News; <https://www.bbc.com/news/uk-59388975>
- 3) "Flying Blind, Flying safe" Mary Schiavo. Avon Books, Maggio 1997. Capitolo 5.

NL 11/2024 26 febbraio 2024

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

NL 01/24	Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
NL 02/24	Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
NL 03/24	Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
NL 04/24	Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
NL 05/24	737: una serie problematica	9 gennaio 2024
NL 06/24	E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
NL 07/24	Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
NL 08/24	Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
NL 09/24	Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
NL 10/24	Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



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 NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it