Air-Accidents.com

GLI ANNI DELLE "CARRETTE DEL CIELO"

"Rottame", "Carretta", "Carcassa" questi erano alcuni degli appellativi ai quali i media italiani ricorrevano con l'evidente sottointeso di fornire immediatamente a poche ore dalla sciagura aerea la causa della stessa: *Quell'aereo non doveva volare, era vecchio.*
Mai, mai una volta che ci hanno indovinato. Ma poco importava perché quando dopo mesi dalla sciagura veniva resa nota la reale causa del disastro, la notizia passava sottotono e nessuno faceva il "mea culpa" per quanto dichiarato e messo per scritto nei titoloni dei giornali.
Così andavano le cose in Italia in quegli anni e una delle conseguenze più ovvie di ciò era quella di inculcare nell'opinione pubblica il falso mito che vi fossero compagnie aeree più sicure in quanto, si diceva, volavano con aerei moderni, meno datati, ed erano compagnie aeree che aderivano alla IATA, delle altre invece bisognava girare alla larga.

8 febbraio 1989. Un Boeing 707 con a bordo 137 passeggeri, tutti italiani, e 7 membri dell'equipaggio di nazionalità statunitense decolla dall'aeroporto di Bergamo alle **10:04** UTC per un volo verso Punta Cana, Repubblica Dominicana via Santa Maria delle Azzorre. L'aereo era un 707-331 entrato in servizio nel 1968 con la TWA. Ora l'aerea apparteneva alla compagnia statunitense Independent Air.
Alle **13:56:47** la torre di controllo di Santa Maria autorizzava il volo a scendere a 3000 piedi per un avvicinamento ILS alla pista 19:
"Independent Air one eight five one roger reclear to three thousand feet on QNH one zero two seven and runway will be one niner."
In questa trasmissione, il controllore (che era ancora in formazione ed era affiancato da un supervisore) aveva trasmesso un QNH errato, superiore di 9 hPa rispetto al valore reale. Il QNH effettivo era di 1018,7 hPa.
Dopo una breve pausa, il messaggio riprese alle **13:56:59**:
"expect ILS approach runway one niner report reaching three thousand."
Di questa trasmissione non vi è traccia sul registratore vocale del volo 1851, probabilmente perché il primo ufficiale premette il pulsante del microfono e ripeté:
"Weare recleared to 2,000 feet and ah ... ."
Il primo ufficiale fece una pausa dalle 13:57:02 alle 13:57:04, poi riattivò momentaneamente il microfono. Questa trasmissione non fu registrata sui nastri ATS.
La registrazione del CVR svela che in cabina di pilotaggio, il primo ufficiale mise in dubbio ad alta voce il valore QNH, ma il comandante diede per scontato che l'istruzione fosse stata correttamente compresa.
Alle **14:06**, il volo si trovava a 7,5 miglia nautiche dall'aeroporto e stava iniziando a livellarsi a 2.000 piedi (610 metri) in leggera turbolenza; alle 14:07, il volo stava entrando nelle nuvole a circa 700 piedi (213 metri) sempre in presenza di turbolenza.
Verso le **14:08**, l'altimetro radio iniziò a emettere un segnale acustico, seguito dall'allarme GPWS mentre l'aereo a causa della turbolenza era soggetto a notevoli sbalzi, ma non ci fu alcuna reazione particolare da parte dell'equipaggio. Alle **14:08:12**, l'aereo era in volo livellato quando impattò contro la cresta montuosa di Pico Alto, lateralmente ad una strada sulla cima della montagna ad un'altitudine di circa 1.795 piedi (547 metri).

Quando il 5 febbraio 1992 la DGCA portoghese emette il rapporto investigativo sull'incidente, si ha la conferma che la tragedia era stata causata da una errata comunicazione del QNH e da un sovrapporsi delle comunicazioni che non avevano permesso alle due parti in causa, torre ed equipaggio, di chiarire l'errore. In pratica tutta la sciagura veniva ricompresa nelle 12 righe del rapporto che qui vi mostriamo:

Às 1356:47 TUC, a Torre de Santa Maria autoriza o IDN1851 a descer para 3 000 pés com um QNH de 1027 hPa, a fim de efectuar uma aproximação no ILS para a pista 19, através da seguinte mensagem: "INDEPENDENT AIR ONE EIGHT FIVE ONE ROGER RECLEAR TO THREE THOUSAND FEET ON QNH ONE ZERO TWO SEVEN AND RUNWAY WILL BE ONE NINER", efectuou uma ligeira pausa e às 1356:59 TUC, continua a sua transmissão "EXPECT ILS APPROACH RUNWAY ONE NINER REPORT REACHING THREE THOUSAND".

Simultaneamente, às 1356:59 TUC, o IDN1851 transmitia para a Torre de Santa Maria a seguinte mensagem:

"RECLEAR TO TWO THOUSAND FEET AND AH...", efectua uma pausa e recomeça às 1357:05 TUC: "ONE ZERO TWO SEVEN"

Quella che nei rapporti investigativi viene denominata la “Causa Probabile” precisò quanto segue:
"La commissione d'inchiesta ritiene che l'incidente sia stato causato dalla mancata osservanza da parte dell'equipaggio delle procedure operative stabilite, che ha portato alla discesa deliberata dell'aereo a 2000 piedi in violazione dell'altitudine minima di settore di 3000 piedi, pubblicato nelle carte aeronautiche appropriate e autorizzato dalla torre di controllo dell'aerodromo di Santa Maria.”
Tra i fattori concausali, troviamo:
1) Trasmissione da parte della torre di controllo dell'aeroporto di Santa Maria di un valore QNH superiore di 9 hPa rispetto al valore effettivo, che ha portato l'aeromobile a un'altitudine effettiva inferiore di 240 piedi rispetto a quella indicata a bordo;
2) Tecnica di comunicazione carente da parte del copilota, che ha iniziato a ripetere l'autorizzazione alla discesa a 3000 piedi prima che la torre completasse la trasmissione, causando una sovrapposizione delle comunicazioni;
3) Violazione da parte della torre di controllo dell'aeroporto delle procedure stabilite, non richiedendo una ripetizione completa dell'autorizzazione alla discesa.

Insomma al completamento delle indagini risultò che gli anni di servizio del velivolo non c’entravano affatto, e a tal proposito è bene anche precisare che al 31 dicembre 1988 risultavano in linea 160 Boeing 707 nelle flotte delle compagnie “scheduled” e 60 in quelle di compagnie charter. (1)
Ancora possiamo precisare che erano anni di forte competizione fra le compagnie charter e quelle regolari. Nel 1989 gli operatori charter erano arrivati a effettuare oltre 102.300 milioni di Passenger-Km-Performed (PKF) e ciò avveniva a causa degli alti prezzi tariffari che venivano stabiliti dal cartello IATA che rendevano i viaggi aerei accessibili solo ad una categoria medio-alta. Ed evitiamo inoltre di narrarvi gli incidenti (fatali) occorsi alle compagnie scheduled, aderenti alla IATA.
Ma nelle ore successive alla sciagura il ritornello proposto dai media era sempre lo stesso: si dava per scontato che l’incidente era avvenuto perché l’aereo era vecchio, era una carretta dei cieli.

CARRETTE VOLANTI

Si schianta contro una montagna un charter partito da Bergamo per S. Domingo
Il Boeing 707 della Independent Air aveva 21 anni. Esperti Usa: «Era un rottame»

Morte nel cielo delle Azzorre

Cade un aereo di turisti italiani: 144 vittime

Ormai è un incubo

ATTUALITA' STAMPASERA

«Proibire che queste carrette possano decollare dall'Italia»

UN PASSEGGERO
L'esterno del jet è normale ma l'interno è un disastro peggio di un vagone merci

UN RESPONSABILE
Una concorrenza selvaggia Sono necessari più controlli e un'informazione corretta

AZZORRE (PORTOGALLO)

Aerei vecchi, comprati usati e con scarsa manutenzione

Quanto da noi fin qui narrato può ritenersi un caso unico nella storia degli incidenti aerei che ci hanno colpito da vicino? La risposta è purtroppo negativa. Lo stesso copione si era già svolto nel giugno 1980 all'indomani dell'incidente di Ustica occorso al DC9 di Itavia in servizio fra Bologna e Palermo.
Itavia era in quel tempo la seconda compagnia aerea italiana e aveva dato la possibilità a molte città italiane, in tempi in cui Michael O'Leary e la sua scoperta degli scali dimenticati doveva ancora veder la luce, di usare il mezzo aereo al posto dei collegamenti di superficie molti dei quali lasciavano decisamente a desiderare.
Certo, se la affrettata decisione di chiusura presa sull'onda emotiva avesse riguardato un minuscolo vettore, ultimo arrivato sulla scena, con pochi dipendenti e la solita striminzita flotta che distingueva tante aerolinee di quegli anni, un provvedimento così drastico si sarebbe potuto pure accettare, ma il fatto era che Itavia in chiusura degli anni settanta rappresentava una concreta realtà e comunque, soprattutto, non era certo il Parlamento il luogo istituzionale per disquisire sulle cause di una sciagura aerea, trarne affrettate conclusioni e giungere al verdetto nel giro di poche settimane dall'evento, quando corpi e relitto giacevano ancora in fondo al Mar Tirreno e nessuno poteva dire per quale motivo quel DC9 fosse finito in mare a 3400 metri di profondità.
Paradossalmente su questa del tutto superficiale e sbrigativa decisione davvero pochi hanno avuto qualcosa da eccepire, lo dimostrano i verbali delle discussioni parlamentari, mentre invece non sono bastati anni e decenni per far spegnere la italica polemica sul dilemma bomba/missile.
Quindi, sull'argomento *causa* della sciagura, fatto questo che spettava solo ai tecnici chiarire, dibattiti infiniti anche da parte di coloro che poco o nulla sanno perché un aereo vola. Sulla *decisione di chiudere* la compagnia nessun dibattito, nessun dubbio, nessuna opposizione avanzata e all'improvviso oltre mille persone perdevano il loro posto di lavoro.
In queste acrobazie di inosservate competenze è racchiuso il dilemma sulla tragica fine della compagnia Itavia. Noi non abbiamo alcun dubbio che in un altro paese meno propenso alla giustizia sommaria, la compagnia sarebbe rimasta operativa anche dopo la sciagura di Ustica. Una cosa comunque la possiamo affermare con estrema sicurezza. Prima di prendere la decisione sulla chiusura di Itavia il buon senso suggeriva di attendere l'esito delle indagini che la Commissione nominata dal ministro dei Trasporti, la Commissione Luzzatti, stava conducendo, ma nessuno al Parlamento si fece portavoce di questa pur ovvia e inconfutabile richiesta. (2) E puntualmente anche per questo incidente venne tirato in ballo il teorema degli aerei "carcassa" e fu proprio al clamore suscitato su questo tema che i nostri politici non seppero opporsi.

GLI SCONVOLGENTI RISULTATI DI UNA NOSTRA INCHIESTA SULLA TRAGEDIA DI USTICA

QUEL DC 9 ERA UNA CARCASSA

Anche in questo caso infatti vennero fuori i soliti teoremi legati alla vetustà delle macchine, al fatto che Itavia volava con una flotta di aerei comprati usati. Sul tema in una nostra newsletter abbiamo dimostrato, dati alla mano, che i DC9 che facevano parte della flotta Itavia hanno continuato a volare presso altre compagnie per parecchi anni ancora. (3)

Ma come avverrà nove anni dopo per il caso Independent Air, la maggior parte delle notizie fatte circolare all'indomani della sciagura di Ustica sulla vetustà dei velivoli Itavia, e quindi di quanto pericoloso fosse

tenerli in volo, era assolutamente ingiustificata. Indubbiamente i dibattiti che si tennero in Parlamento all'indomani della sciagura che portarono alla revoca della licenza di esercizio e alla sospensione dei voli che avvenne il 10 dicembre 1980, avrebbero dovuto essere motivo di riflessione su quanto fosse poco saggio cavalcare l'onda mediatica populista di chiudere una compagnia aerea senza attendere la conclusione dell'indagine tecnica. (4)

Sul tema "Carrette del cielo" abbiamo comunque una confessione da fare. Nel numero di Marzo 1989 del mensile "Aviazione" diretto dall'indimenticabile Paolo Bancale e al quale il sottoscritto collaborava, la redazione del mensile si prese una bella rivincita scrivendo un edificante e istruttivo servizio al quale fu dato il titolo davvero eloquente che ho il piacere di mostrare. (5)

LINEA DIRETTA L'INCIDENTE DELLE AZZORRE

CARRETTE DEL CIELO O STAMPA DA CARRETTE?

L'incidente del Boeing 707 della Independent Air ha riproposto gli interrogativi sulla attendibilità di certe informazioni, ben lontane dalla realtà del trasporto aereo

a cura della redazione

1) ICAO Doc 9180/14
2) La chiusura della compagnia si è consumata nell'ambito della VIII legislatura, iniziata il 20 giugno 1979 e conclusasi l'11 luglio 1983. I governi costituiti nel suo ambito furono ben sei, ma quelli che più riguardarono la vicenda furono quelli guidati da Francesco Cossiga (governo "due", 4 aprile-18 ottobre 1980 e il successivo il governo Forlani (18 ottobre 1980-28 giugno 1981). In entrambi questi governi il titolare del Ministero dei Trasporti era Rino Formica del Partito Socialista Italiano.
3) https://www.air-accidents.com/nlet/nl-53-2021.pdf "La lunga vita dei DC9 Itavia" ; 29 Ottobre 2021.
4) Il Rapporto investigativo redatto dalla Commissione Luzzati verrà pubblicato il 16 Marzo 1982.
5) Fra i collaboratori che facevano parte della redazione vogliamo citare Marco Valerio Bonelli, Bruno Franchi, Umberto Ruzzier, Nico Sgarlato.

NL 30/26 *(08 Giugno 2026)*

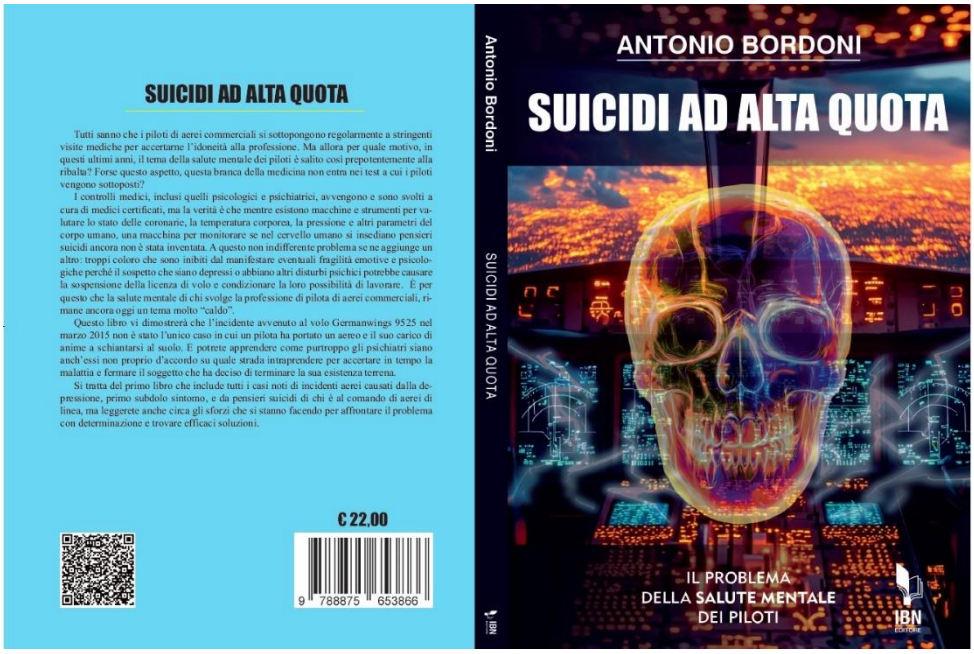
Air-accidents.com

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026

✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026

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

E' uscito: