

## II RASOIO DI OCKHAM

In filosofia, il rasoio di Ockham è il principio di risoluzione dei problemi che raccomanda di cercare spiegazioni costruite con il più modesto insieme possibile di elementi. È noto anche come principio di parsimonia o legge di parsimonia (latino: *lex parsimoniae*). Attribuito a Guglielmo di Ockham, filosofo e teologo inglese del XIV secolo, è spesso citato come *Entia non sunt multiplicanda praeter necessitatem*, che si traduce come "Le entità non devono essere moltiplicate oltre la necessità". Sebbene Ockham non abbia mai usato queste esatte parole si tratta di un semplice principio di razionalità economica, un caso particolare della legge del minimo sforzo. Non ci assicura automaticamente la verità ma rende più facile la ricerca scientifica e quindi in ultima analisi il processo globale verso la cosiddetta verità.

In gergo popolare, il principio viene talvolta parafrasato come "La spiegazione più semplice è di solito la migliore". In ambito scientifico, il rasoio di Ockham viene utilizzato nello sviluppo di modelli teorici piuttosto che come arbitro rigoroso tra i modelli candidati. (1)

E' singolare la fonte dal quale esso è stato da noi ripreso: in un rapporto investigativo riguardante un incidente aereo avvenuto nel lontano 1961, un incidente sulle cause del quale circolavano da anni diverse ipotesi.

Il 18 settembre 1961, il Segretario generale dell'Onu, lo svedese Dag Hammarskjöld, era in viaggio per negoziare un cessate il fuoco tra le forze dell'Operazione delle Nazioni Unite in Congo e le truppe katanghesi di Moise Tshombe. Il suo aereo di linea - un Douglas DC-6 SE-BDY- si schiantò nei pressi di Ndola, nella Rhodesia settentrionale (oggi Zambia). Hammarskjöld morì a causa dell'incidente, così come tutti gli altri occupanti del velivolo. (2)

Anno 95 - Numero 222

L. 48 (opod. in abb. post.) - Abbi. Triella (c.p. 2/20710) - anno L. 35.000, ann. 3300, 18cm. 2700 - Televis. Carloforte (post. 1643) - anno L. 35.000, ann. 3300, 18cm. 2700.

Redazione, Amministrazione, Tipografia: Torino, via Roma 89, tel. 42.881 (15 linee)

# LA STAMPA

Martedì 19 Settembre 1961

Isoscandali: PUBBLICITÀ STAMPA spa - Torino, via Roma 89, tel. 42.881 (15 linee) - Milano, via Broletto 2, telefono 790-211 - Roma, Largo M. Bionelli 5, telefono 166-477

Il giornale si riserva in ogni caso il diritto di rifiutare qualsiasi inserzione

---

## Il quadrimotore è precipitato nella foresta in Rhodesia, al confine con il Katanga

# L'aereo di Hammarskjöld esplose in volo morto il segretario dell'Onu, altre 13 vittime

La sciagura di notte mentre il capo delle Nazioni Unite si reca da Tshombe per trattare una tregua d'armi nel Katanga: sabotaggio? - I rottami dell'apparecchio avvistati dopo 15 ore - L'unico superstite (prima di spirare) ha detto che il Segretario ordinò di invertire la rotta al momento dell'atterraggio Pochi istanti dopo, l'esplosione; il bagliore fu visto anche da terra - Le altre vittime: sette funzionari dell'Onu (tra cui una donna), sei uomini di equipaggio Hammarskjöld riconosciuto per la piastrina di tipo militare al collo - Tre giorni fa lo stesso aereo era stato mitragliato da un «caccia» di Tshombe

### Servì cento popoli

Per la morte di Dag Hammarskjöld non è facile evitare parole ed accenti comuni che non sarebbero piaciuti a questo scandinavo silenzioso dai lineamenti decisi, dal freddo sguardo curvo. Ma il tempo e il volume dei cento popoli dell'Onu, secondo la sua autodefinizione, abbia dato la sua vita per evitare altre stragi, altri pericoli per la pace dell'Africa e del mondo.

Dall'aeroporto di Leopoldville alla tragica collina di Ndola, Hammarskjöld ha per l'ultima volta voltato lungo una rotta che segnava la linea di divisione politica e geografica tra due continenti. A sud i fiumi, le strade, le ferrovie, coronano verso l'Angola e il Mozambico, le Rhodesie e l'Africa Meridionale, dove coloni

dell'altro. Hammarskjöld non ha esitato a recarsi di persona da chi stava uccidendo i suoi uomini, sicuro di riuscire a persuadere Tshombe a desistere dalla pretesa di indipendenza per accettare una ragionevole autonomia. Questi giorni drammatici potevano essere gli ultimi prima di quelli che avrebbero visto finalmente il Congo avviarsi ad un regime di autentica libertà e indipendenza.

A questo forse pensava Hammarskjöld mentre il suo quadrimotore rinvoltava nella notte dagli aerei piastinati di Leopoldville verso gli altipiani rhodesiani, lungo la frontiera dell'Angola settentrionale in rivolta, del Congo finalmente pacificato, elemento di stabilità e non di disordine nel cuore del Continente Nero, e nel mon-

### Radio Mosca dice che l'aereo fu abbattuto da caccia katanghesi

Mosca, 18 settembre.

Radio Mosca e la Tass riportano dagli pilotieri della rotta di Hammarskjöld, secondo il ministro degli Esteri dell'Onu, che il segretario dell'Onu, Dag Hammarskjöld, è stato abbattuto da un caccia katanghesi.

La sciagura di Hammarskjöld ha determinato gravi ripercussioni anche nel mondo economico-finanziario, sempre più sensibili anche nei mercati delle materie prime, e tutte quelle notizie capene in materia d'andamento dei mercati asiatici.

Wall Street ha reagito immediatamente e nei suoi scambi più quotati si è immediatamente diffuso un senso di incertezza che trova nel

A causa della delicata missione di mediazione che Hammarskjold stava svolgendo i media si sbizzarrirono sulle possibili cause dell'incidente, come sempre avviene d'altra parte allorché a bordo dell'aereo c'è un personaggio di spicco. In Italia l'incidente occorso all'aereo di Enrico Mattei insegna (3). Innumerevoli le teorie che circolarono: l'aereo con a bordo il segretario dell'Onu era stato abbattuto perché bisognava liberarsi della figura del Segretario Generale, ma soprattutto, ovviamente, bisognava fermarlo per ciò che lui stava cercando di fare. Un rapporto della CIA sosteneva che il responsabile fosse il KGB. Si parlò di un coinvolgimento di CIA, MI6 e/o interessi minerari belgi attraverso un'organizzazione paramilitare sudafricana. Le informazioni erano contenute in un fascicolo della National Intelligence Agency sudafricana consegnato alla Commissione sudafricana per la verità e la riconciliazione in relazione all'assassinio di Chris Hani, leader del Partito Comunista Sudafricano, avvenuto nel 1993.

La morte del Segretario Generale dell'Onu è stata sempre un vero e proprio caso di "intrigo internazionale"

Su questo incidente vennero condotte due indagini. La prima fu un'inchiesta rhodesiana del 1962 la quale concluse che la colpa era da attribuirsi ad un errore del pilota, mentre una successiva indagine delle Nazioni Unite non riuscì a determinare la causa dell'incidente.

Ma ora a queste due inchieste se ne è aggiunta una terza. Nel 2013 è stato pubblicato un nuovo rapporto investigativo, alquanto insolito, il quale così si apre:

*"L'autore di questo rapporto è stato assunto pro bono dalla "Commissione di giuristi, istituita per indagare sulle cause della morte di Dag Hammarskjöld" - qui chiamata Commissione. Il compito investigativo è quello di supportare l'indagine preliminare svolta dalla Commissione, cercando di determinare se ci sono abbastanza dettagli nuovi e/o interessanti per impostare una nuova indagine completa sulla morte di Hammarskjöld a Ndola il 18 settembre."*

**Aircraft SE-BDY "Albertina"**  
**Ndola 18 SEPTEMBER 1961**

## Accident Investigator's Report

to the Hammarskjöld Commission



KRISTIANSTAD, SWEDEN, 15 AUGUST 2013

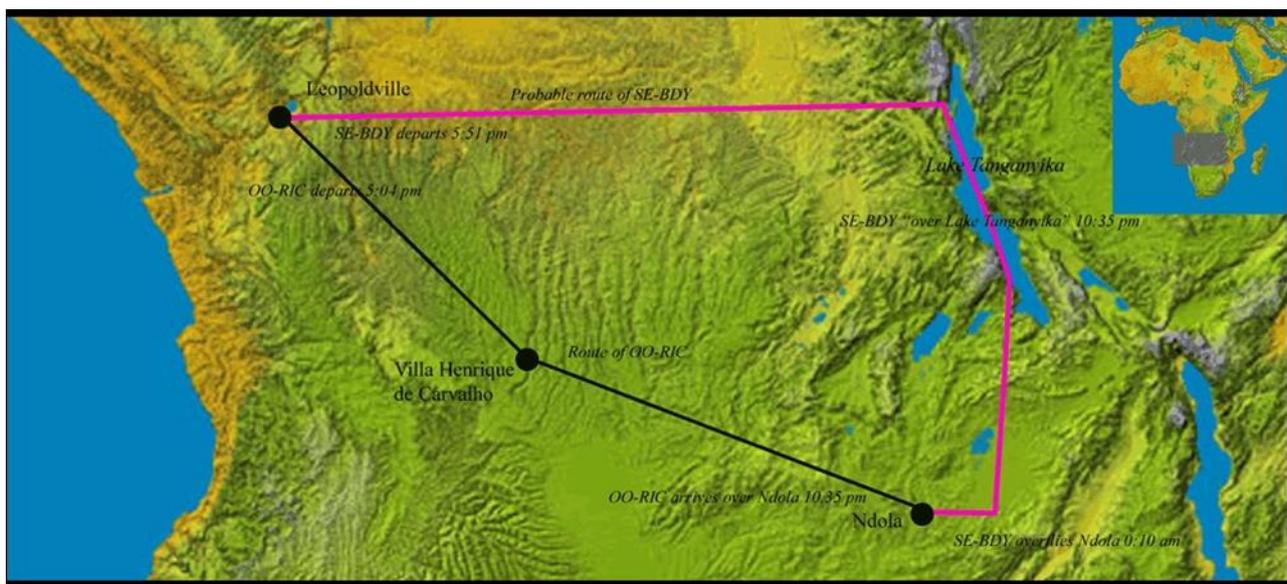
[SIGNED IN ORIGINAL]

**Sven E Hammarberg**  
M Sc, MBA, former fighter pilot  
Accident Investigator

**REVILIO**  
KONSULT AB

Abbiamo denominato tale rapporto “alquanto insolito” in primo luogo per il lasso di tempo che è trascorso fra l’incidente e la sua “rivisitazione” (52 anni) e poi per il modello che si è voluto adottare: l’autore del rapporto, un ex pilota di velivoli militari (*“former fighter pilot and Accident Investigator”*), è stato assunto pro bono da una Commissione di giuristi (evidentemente svedesi) istruita per indagare sulle cause dell’incidente. “Pro bono” da quel che ci hanno spiegato (4) è un termine correntemente usato in America per indicare l’attività gratuita fornita da un avvocato in difesa di persone prive di adeguato reddito.

Quest’ultimo rapporto ripercorre le indagini svolte sul volo speciale effettuato dal DC6 che si è svolto fra Leopoldville e Ndola. In esso viene fra l’altro viene ricordato come, proprio tenendo presente l’alta tensione vigente in quell’area, si era provveduto a diffondere la notizia che Hammarskjöld si stava recando a Ndola a bordo di un DC4 (5). Nella piantina che segue mostriamo la rotta seguita dal DC6 con a bordo il Segretario dell’Onu (rotta rosa), e quella invece coperta dal DC4 (rotta nera).



In realtà vi è anche un terzo elemento che rende questo rapporto estremamente intrigante. L’investigatore Hammarberg dopo aver condotto le sue analisi conclude avvertendo

*“che non c’è affatto bisogno di disturbi esterni o di atti ostili per far sì che un incidente assomigli esattamente a quello che riscontriamo nel caso SE-BDY. Pertanto, non è necessario un attacco esterno. L’“altro aereo” non è necessario. Non sono necessarie bombe o cospirazioni mondiali per abbattere un aereo. Purtroppo non è così. In realtà, tutti i riscontri fattuali puntano verso un’altra conclusione, molto più semplice. Tutti i risultati dell’incidente del SE-BDY “Albertina” indicano un CFIT, Controlled Flight Into Terrain.*

*Sarei sorpreso se qualsiasi altro investigatore di incidenti aerei, esaminando le informazioni disponibili oggi, giungerebbe a una conclusione diversa.”*

Ed è proprio in questo ambito che l’investigatore precisa (6) :

*“L’uso del “rasoio di Ockham” non è sempre corretto, ma in questo caso trovo il metodo più utilizzabile, Tra le ipotesi in competizione, si dovrebbe scegliere quella con il minor numero di presupposti; la spiegazione più semplice è di solito quella corretta. Un investigatore probabilmente non può mai escludere totalmente il sabotaggio o un atto ostile quando esamina un relitto bruciato. Questo è il caso anche dell’incidente di Hammarskjöld. Potrebbe comunque esserci una qualche causa di disturbo; vedo una piccola possibilità che una sorta di distrazione esterna abbia indotto i piloti a guardare fuori e a perdere per un attimo la*

concentrazione. Ma questo "altro velivolo", o qualsiasi altra cosa, potrebbe anche essere stato lì per qualsiasi altra ragione che non fosse quella di cercare di far cadere abbattere l'aereo o di rapire Hammar skjöld."

Abbiamo ritenuto fosse utile far conoscere in Italia questo "insolito" Rapporto Investigativo in quanto da noi da decenni continuano a circolare voci su una mai provata battaglia aerea svoltasi il 27 giugno 1980 ai danni del DC9 Itavia, nonché di un attentato a bordo dell'aereo dell'Ing. Enrico Mattei precipitato a Bascapé il 27 ottobre 1962. Ora quanto fatto in Svezia dimostra che allorchè si continua a discutere all'infinito sulla causa di una sciagura aerea, è possibile nominare un esperto indipendente il quale può rivisitare gli avvenimenti e proporre la sua soluzione. E ciò anche se si tratta di un incidente "datato". Dobbiamo annotare comunque che nel caso di Bascapé -come abbiamo precisato nella nota (3)- in effetti già vi è stato un ricercatore indipendente il quale di sua iniziativa ha chiarito che la causa dell'incidente occorso al Morane Saulnier con a bordo il responsabile dell'ENI è un caso di LOC-I "Loss of Control in Flight". Gli argomenti scoperti da questo ricercatore sono bene illustrati in questo articolo apparso sul quotidiano "La Verità" in data 8 marzo 2023.

08-MAR-2023  
da pag. 16 / foglio 1 / 3

## LaVerità

Quotidiano - Dir. Resp.: Maurizio Belpietro  
Tiratura: 66604 Diffusione: 36230 Lettori: N.D. (0000011)

www.datastampa.it

---

# LA MORTE DEL FONDATORE DELL'ENI

# Il libretto dissequestrato che smonta il complotto: Enrico Mattei non fu ucciso

**Dal documento di volo emerge che il 27 ottobre 1962 (giorno dell'incidente) l'aereo del manager aveva già fatto due viaggi: al suo interno non potevano esserci ordigni**

**di LUPO RATAZZI**  
Ex consigliere Exor

■ Enrico Mattei è stato un grande italiano. Un uomo potentissimo e invisato a molti. Ciò non giustifica che quello che, con altissima probabilità, fu un incidente dovuto a errori umani divenisse, per la mania nazionale del «complotto», un attentato dai contorni sinistri. La "Loss of Control in flight" (LOC-I) ovvero la perdita di controllo in volo, è la causa principale degli incidenti aerei dell'aviazione generale privata in Europa, per la quale è stato appunto creato questo acronimo. L'Ente europeo dell'Aviazione civile ha calcolato che negli ultimi decenni si sono verificati una media di 37 incidenti fatali all'anno dovuti a questa causa, con una media di 67 morti ogni anno. **Mattei muore in un incidente aereo sul bigetto "Morane Saulnier Paris II", matricola I-SNAP, di proprietà dell'Eni, la**

perfici alari, e un pilota affaticato e stressato e condizioni meteorologiche al limite del proibitivo (pioggia, nebbia, visibilità orizzontale di 600 metri) incontrate nella fase terminale del volo (quella più critica). E infatti la Commissione ministeriale d'inchiesta nominata dal ministero dei Trasporti nel 1962 concluse che una delle ipotesi più attendibili fosse che il Comandante Bertuzzi fosse rimasto vittima del fenomeno del «disorientamento spaziale»: una situazione che, a soli 650 metri di quota (l'ultima alla quale si trovava l'aereo prima della perdita del contatto radio con «Milano Controllo»), può facilmente diventare fatale. Non era però, secondo la

riaprire l'inchiesta penale già precedentemente archiviata dai suoi colleghi nel 1966. Questi decide di indagare e seguire la tesi del sabotaggio dell'aereo di Mattei da parte di ignoti: sabotaggio secondo lui avvenuto con l'installazione nell'aeromobile in questione di una piccola carica esplosiva capace solo di inabilitare il pilota, senza lasciare tracce. In effetti, la disposizione del relitto a terra non era coerente con una vera e propria esplosione, che avrebbe disintegrato l'aeromobile. Egli commissiona una serie di perizie le quali, in contrasto con le risultanze dell'inchiesta ministeriale del '62, concludono che potrebbero esserci indizi di esplosione (ma non residui di esplosivo) avvenuta nella cabina di pilotaggio del "Moran Saulnier" sia sui corpi riesumati del pilota Bertuzzi e di Mattei, sia su alcuni elementi del pannello strumenti. **Se Callia si fosse limitato ad**

Sarà possibile anche per Ustica proporre la nomina di uno o più ricercatori indipendenti per rivisitare l'incidente di cui per oltre quarant'anni si parla in Italia? Quello che di certo si può dire è che il caso di Ustica si presta mirabilmente all'applicazione del "rasoio di Ockham", basti dire che per spiegare la caduta del DC9 si è ipotizzata la presenza di quattro, tre, due o un aereo nascosti nella scia del DC9. Applicando il rasoio il numero migliore era 1, ma ancora migliore è lo zero. Facendo un discorso più esteso, ipotizzare una battaglia aerea per spiegare dei dati che si possono spiegare benissimo senza, è una violazione della regola di Ockham, e senza scomodare Ockham, del puro buon senso.

- (1) Il modello viene usato come euristica abduttiva. L'euristica è una parte dell'epistemologia e del metodo scientifico che si occupa di favorire la ricerca di nuovi sviluppi teorici, nuove scoperte empiriche e nuove tecnologie, con un approccio alla soluzione dei problemi che non segue un chiaro percorso, ma che si affida all'intuito e allo stato temporaneo delle circostanze al fine di generare nuova conoscenza.
- (2) Malgrado il titolo dell'articolo da noi riportato parli di "altre 13 vittime" in realtà si appurò che a bordo del DC6 vi erano, oltre al Segretario dell'ONU, altre 15 persone complessivamente.
- (3) Il 29 settembre 1962 accadde l'incidente al Morane Saulnier con a bordo Enrico Mattei. Malgrado la Commissione ministeriale escludesse il sabotaggio e l'atto doloso, recenti sviluppi condotti dal giudice Vincenzo Calia avevano indicato in un ordigno esplosivo posto all'interno del vano carrello, la causa dell'incidente. Ulteriori indagini condotte ancor più recentemente (marzo 2023) da Lupo Rattazzi hanno portato ad escludere la bomba e a riportare l'incidente sotto la casistica di un "Loss of Control in flight" LOC-I
- (4) Ringraziamo Franco Bonazzi per le delucidazioni in merito.
- (5) L'aereo di copertura, un DC4, era immatricolato OO-RIC; il DC6 con a bordo Hammar skjold e il suo entourage era invece immatricolato SE-BDY.
- (6) Pag. 22 del Rapporto Hammarberg del 2013

### 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
NL29-30/23	<i>not issued</i>	
NL31/23	Strascichi legali per il B737MAX/MCAS della Boeing	12 luglio
NL32/23	Caldo & Voli	21 luglio
NL33/23	Il Rapporto della Commissione Misiti va ricordato	24 luglio
NL34/23	Canadair CL215: continua la strage	26 luglio

## 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."

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: [www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.