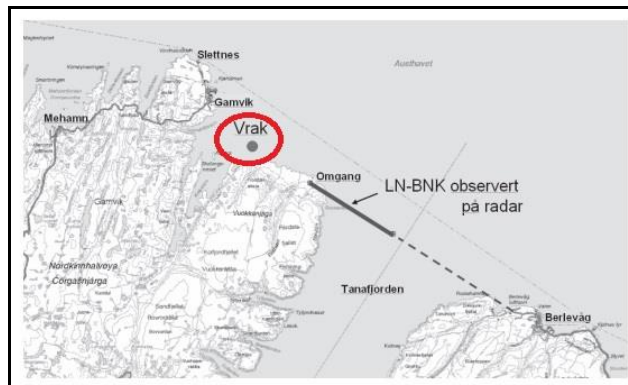


## IL VOLO WIDERØE 933, UNA “USTICA” NORVEGEESE

La Widerøe, è una compagnia aerea regionale norvegese con sede amministrativa a Bodø attualmente ancora operativa malgrado la vetusta età di circa 90 anni; è stata infatti fondata nel 1934. Negli anni 2000 la compagnia è stata acquistata dalla Scandinavian Airlines, per conto della quale ha preso il controllo delle rotte nella Norvegia occidentale. Nel 2013 l'80% delle quote della società sono state acquistate dal fondo WF Holding, che ha poi rilevato il restante 20% nel giugno 2016. Nonostante ciò Widerøe continua a cooperare con Scandinavian Airlines come suo partner regionale.

In questa newsletter vogliamo parlarvi di un incidente aereo occorso l'11 marzo 1982 quando un DHC6 della Widerøe finì nel Mar di Barents, al largo di Gamvik in Norvegia provocando la morte di tutti i 15 occupanti a bordo. (1) La sciagura è passata alla storia anche come l'incidente di Mehamn. Polemiche, strascichi e teorie complottistiche che la hanno accompagnata fanno venire in mente un incidente a noi italiani ben noto.

Il giorno in cui il DHC6 si inabissò nel Mar di Barents si era svolta un'esercitazione militare della NATO, all'interno di una zona di interdizione al volo autodichiarata per gli aerei militari alleati. (2) Il relitto del DHC6 venne individuato solo due giorni dopo, il 13 marzo. L'ultimo corpo fu recuperato il 20 marzo. Tutti i corpi furono recuperati tranne quello del capitano. Poiché i passeggeri erano stati esposti a una forza di 50-100 g al momento dell'impatto, le morti furono istantanee per tutti.



La figura mostra una sezione cartografica dell'area di Berlevåg-Mehamn. La linea spessa indica il punto in cui LN-BNK è stato osservato dal radar a Honningsvåg e il punto (rosso) indica il punto in cui è stato trovato il relitto dell'aereo.

•**Prima inchiesta.** I rottami dell'aereo furono trasportati in un hangar dell'aeroporto di Bodø, dove si svolsero le indagini. Alcune delle analisi tecniche dei componenti dell'aereo vennero effettuate in Canada presso la casa costruttrice la de Havilland Canada. Un testimone oculare dell'incidente, Grete Mortensen, che lavorava in un asilo di Gamvik fu fondamentale per la localizzazione del punto di caduta dell'aereo e dichiarò di aver sentito un forte tonfo e che "poco dopo" aveva visto un aereo da combattimento nella zona. A indagine chiusa nel 1987 la donna specificò che il caccia era arrivato da uno a cinque minuti dopo la caduta in mare del velivolo ma le autorità dichiararono che la successiva precisazione potrebbe essere stata influenzata dai resoconti dei media che avevano iniziato a far circolare ipotesi sulla causa della caduta. La prima inchiesta si concluse il **20 luglio del 1984** precisando che *“parti vitali dello stabilizzatore verticale erano collassate a causa di un sovraccarico mentre erano ancora in volo... rendendo impossibile un ulteriore controllo dell'aereo”*.

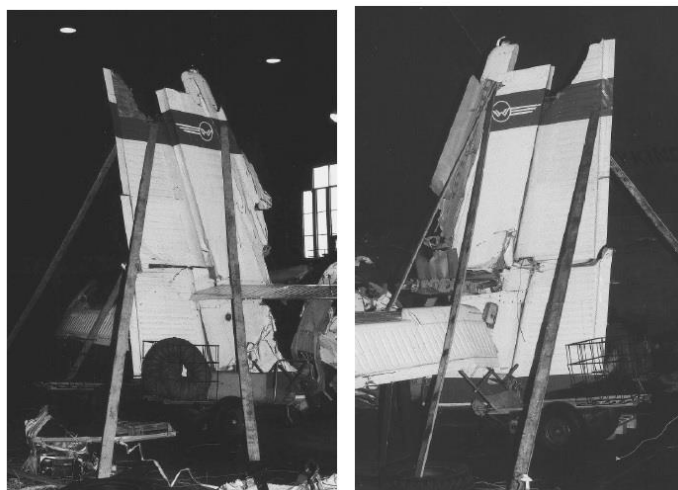


Foto della pinna e del timone scattata nell'hangar di Bodø. Il timone risulta rotto in due punti. La parte superiore è mancante. Il TSB Canadese aveva inoltre avvertito che vi erano stati diversi casi di corrosione al cavo di controllo dello stabilizzatore verticale (3)

•**Seconda indagine.** Subito dopo la chiusura della prima inchiesta cominciarono a circolare voci su vari dettagli delle operazioni di salvataggio, che in seguito fu agevole verificare come non vere. Ma il vero “tarlo” che circolava era una teoria cospirativa secondo la quale l'incidente era stato causato da una collisione a mezz'aria con un jet a decollo verticale Harrier della Royal Air Force britannica, un aereo impegnato nelle esercitazioni Nato. Le Autorità norvegesi avevano proibito agli aerei della NATO di operare a est del 24° meridiano, a meno che non avessero un'autorizzazione esplicita da parte del governo; tale autorizzazione non fu concessa per l'“Alloy Express”.



Nella mappa è ben visibile la suddivisione formata dal 24esimo meridiano (linea rossa); a sinistra si può notare la posizione della portaerei britannica HMS Invincible.

In effetti il giorno dell'incidente, due Harrier, denominati Red 1 e Red 2 volarono in missione da Tromsø, ma i velivoli risultarono aver lasciato Tromsø alle 14:27, quasi un'ora dopo l'incidente.



I Sea Harrier imbarcati sulla HMS Invincible (4)

Nel gennaio 1987 il quotidiano norvegese *Fremover* riferì che il radar aveva osservato un velivolo non identificato in rotta di collisione con il Twin Otter. L'intera vicenda si aggravò allorché il fratello del capitano del volo 933, il capo pilota di Widerøe John Hovring, affermò che l'incidente doveva essere avvenuto a causa di una collisione con un caccia o un missile. Egli affermò inoltre che il generale Wilhelm Mohr, in quanto ufficiale dell'aeronautica, aveva un interesse personale a coprire la vera causa.

Fu così che nel febbraio 1987 il governo procedette alla nomina di tre nuovi membri della commissione avviando una seconda indagine sull'incidente. I nuovi membri erano il giudice d'appello Christian Borchsenius, Erik Øie dell'Amministrazione dell'aviazione civile norvegese e il professor Janne Carlzon del Royal Institute of Technology di Stoccolma. Alla commissione allargata fu ordinato di approfondire in particolare tre questioni: tutti i movimenti aerei nell'area in quel momento; come si era verificata la crepa nel tubo di torsione; e l'uso di farmaci da parte del pilota.

La commissione svolse indagini su tutti i registri del traffico nella regione intervistando decine di persone. Nel suo rapporto del **29 giugno 1988**, la commissione concluse che l'esistenza di altri velivoli nella zona poteva essere esclusa e che nessun altro oggetto aereo avrebbe potuto causare l'incidente. Oltre ad essere più esplicita in alcuni aspetti tecnici delle conclusioni, la seconda commissione concordò con la prima. Le polemiche tuttavia non si placarono e il generale Mohr ricevette diverse minacce.

•**Terza Indagine.** Nell'anno 1997 il caso si riapre. Il nipote del capitano deceduto nell'incidente presenta nuove prove da parte di un anonimo ufficiale dell'aeronautica, in seguito identificato come Per Gavin. A seguito di ciò il parlamentare Erling Folkvord (Alleanza elettorale rossa) solleva in Parlamento la questione ponendo interrogazioni al Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni; Gavin era anche l'autore di un libro sull'incidente. I maggiori dubbi si accentravano su Grete Mortensen (la prima testimone che aveva indicato il punto di caduta del DHC6) le cui affermazioni, secondo Gavin, non erano state oggetto dell'attenzione che meritavano. I media continuavano a riportare che la causa dell'incidente non era mai stata trovata e che un Harrier danneggiato era atterrato a Tromsø il giorno dell'incidente.

Fu per questo motivo che nelle indagini si attivò l'Accident Investigation Board Norway (AIBN) <sup>(5)</sup> il quale decise di indagare sulle nuove denunce. L'AIBN esaminò i registri degli aeroporti e delle stazioni radar, ma non riuscì a trovare alcuna prova della presenza di velivoli in volo all'epoca. Dal momento che era stata avanzata l'ipotesi che i registri dell'aeroporto di Tromsø fossero stati falsificati si procedette ad ulteriori approfondite analisi ma quest'ultime dimostrarono che non c'era traccia di falsificazioni. E così anche questa indagine la quale aveva avuto l'appoggio della Agenzia Investigativa aeronautica norvegese concluse che quanto appurato dalle due precedenti Commissioni si doveva ritenere corretto.

•**Quarta Commissione.** Il 19 novembre 2002 la stazione televisiva NRK nella serie di documentari *Brennpunkt* trasmise un episodio dal titolo "Vanskelige vitner" ("Testimoni difficili"). Il programma sosteneva di essere in possesso di nuove prove sull'incidente, che dimostravano definitivamente che il Twin Otter si era scontrato con un Harrier. Il programma includeva un'intervista all'ex tenente colonnello Per Gavin, il quale all'epoca era responsabile del CRC Sørreisa. <sup>(6)</sup> Nel programma Gavin afferma di aver visto due Harrier volare nella no-fly zone il giorno dell'incidente, insieme alla precisazione che gli Harrier che volavano da Gamvik a Tromsø erano stati osservati dai testimoni per tutto il tragitto. Il principale ricercatore del documentario era l'ex pilota di Widerøe Ulf Larsstuvold, che era stato uno dei principali portavoce a favore della teoria degli Harrier. Il caso finì in Parlamento e il 6 febbraio 2003 venne nominata una nuova commissione alla cui guida venne nominato il giurista Gaute Gregusson, ex presidente della Corte d'appello di Hålogaland. Tra gli altri sette membri c'erano l'ex vescovo di Hålogaland, Ola Steinholt, e quattro esperti nei settori dell'aerodinamica, del radar, della gestione del rischio e delle operazioni di volo, tra cui un professore e un pilota.

La commissione condusse trenta audizioni aperte, vennero intervistati 219 testimoni tutti tranne tre in audizioni aperte. Complessivamente la commissione interrogò 309 persone. La commissione inoltre tenne

35 incontri, intervistando vari funzionari britannici e visitò tutti i siti rilevanti per l'inchiesta. Si procedette ad esaminare tutto il materiale archiviato nelle prime tre indagini. Il Capo della Difesa norvegese declassificò i file e liberò tutto il personale militare dal segreto professionale relativo all'incidente. Il relitto del velivolo era stato tenuto in custodia a Bodo fino al 2001 prima di essere smantellato e la quarta commissione poté avvalersi di esso solo parzialmente. Nel settembre 2003 vennero effettuate anche ricerche di eventuali altri reperti, in tale ambito venne ritrovato un serbatoio di lancio, ma era incompatibile con quelli utilizzati dagli Harrier.

Il rapporto infine venne pubblicato il **20 settembre 2005** ed esso confermava pienamente le conclusioni di tutti e tre i rapporti precedenti e non trovava alcuna prova di un impatto con un Harrier o con qualsiasi altro velivolo. La conclusione si basava innanzitutto su una revisione completa di tutti i registri e della documentazione nonché un riesame di tutte le analisi tecniche contenute nei primi rapporti. La Commissione concluse che tutti i testimoni di aerei da combattimento avevano rilasciato dichiarazioni molti anni dopo l'incidente e che c'era un alto grado di incertezza riguardo al momento delle loro osservazioni. Solo la dichiarazione iniziale di Grete Mortensen fu ritenuta valida. La commissione stabilì anche senza ombra di dubbio che nessun Harrier era in volo al momento dell'incidente. Lo stato di salute del capitano venne ritenuto ininfluenza sull'incidente e fu messo in evidenza che guasti simili al controllo dell'elevatore si erano già verificati su altri Twin Otter precipitati.

Nonostante le conclusioni del rapporto, la stazione televisiva NRK dichiarò di essere convinta che il suo programma avesse documentato un incidente con l'Harrier. Il giornalista di Nordlys Skjalg Fjellheim ha dichiarato dopo il rapporto che, mentre all'epoca aveva applaudito il documentario, ora lo definiva una finzione. Il vescovo Steinholt della commissione dichiarò che quando aveva visto il programma aveva pensato subito a un "omicidio" ma il giorno dell'uscita del rapporto ha criticato la NRK per aver trasmesso il documentario, affermando che il programma non soddisfaceva i requisiti di obiettività della NRK stessa la quale, secondo il suo parere, aveva selezionato i testimoni e gli intervistati. L'ultima commissione riferendosi ai numerosi giornalisti che si erano occupati del caso cavalcando la ipotesi dell'Harrier puntualizzò che il mancato ritrovamento di prove di una collisione rafforzava l'archiviazione della teoria dell'Harrier.

Molto importante quanto ebbe a scrivere il giornalista Kristoffer Egeberg del quotidiano *Dagbladet* il quale osservò che, se la teoria dell'Harrier fosse vera, centinaia - se non un migliaio - di militari, poliziotti, personale governativo e dell'aviazione civile avrebbero dovuto tacere. E tutto ciò con l'unico scopo di un insabbiamento atto a proteggere un singolo pilota britannico ed evitare il disagio marginale di ammettere che un aereo della NATO aveva volato in una no-fly zone autoimposta all'interno del territorio norvegese. L'insabbiamento avrebbe dovuto essere mantenuto nell'arco di due decenni, anche dopo la fine della Guerra Fredda. Tutto ciò -annotava Egeberg- è altamente improbabile e improponibile. Sia il costruttore come la compagnia aerea hanno ammesso che l'incidente è stato causato da un guasto meccanico. Tutte le voci circolanti sull'Harrier si basavano su ricordi di testimoni espressi fino a due decenni dopo l'incidente, ma erano dettagli di cui non avevano informato le autorità o la commissione durante l'indagine iniziale. Insomma tutto portava a credere che i più recenti dettagli "svelati" fossero stati influenzati dalla pesante campagna mediatica circolante nel Paese.

•L'ultimo rapporto conclusivo si espande su 340 pagine di accurate analisi che riepilogano la complessa vicenda di questo istruttivo incidente. Per esso possiamo esattamente ribadire quanto abbiamo scritto e detto su Ustica: *nel caso l'indagine viene condotta in mancanza del relitto, si può comprendere il fiorire delle più svariate teorie; ma se gli investigatori hanno a disposizione il relitto è difficile che giungano ad una conclusione errata sulla causa dell'incidente: la sicurezza del volo, il progressivo diminuire del numero incidenti fatali si deve alla loro eccezionale professionalità.*

Non va poi dimenticato il particolare che in una indagine tecnica non operano solo i singoli investigatori ma vengono chiamati in causa anche il costruttore dell'aeromobile e la compagnia aerea stessa, ovvero soggetti non certo disposti ad accettare verità di comodo.

Per Wideroe 933 o l'incidente di Meahmn, i risultati di ben quattro indagini ufficiali hanno confermato che l'incidente fu causato da un cedimento strutturale dello stabilizzatore verticale durante una turbolenza in aria libera. Un guasto meccanico al sistema di controllo dell'elevatore fece perdere ai piloti il controllo del beccheggio; una serie di stalli o una raffica di vento ad alta velocità fecero perdere quota all'aereo senza che l'equipaggio fosse in grado di contrastarlo, provocando il cedimento dello stabilizzatore verticale.

Volendo, quali italiani che abbiamo vissuto la tragedia di Ustica, trarre una qualche lezione dall'incidente di Meahmn possiamo fornire i seguenti commenti.

Innanzitutto val la pena evidenziare i punti in comune fra l'incidente all'I-TIGI e quello a LN-BNK che non sono pochi:

- a) Documentario trasmesso da una rete televisiva che parla di una collisione in volo;
- b) Un aereo militare straniero coinvolto;
- c) Esercitazioni NATO;
- d) Generali accusati di cover up;
- e) "Gole profonde" che dichiarano di sapere cosa è accaduto;
- f) L'immancabile serbatoio di origine militare rinvenuto nell'area dell'incidente.

**Ma a prescindere dai punti in comune a noi invece preme mettere in rilievo quanto segue: al contrario di ciò che è avvenuto al relitto dell'I-TIGI trasportato e "ricostruito" in un museo aperto al pubblico e quindi reso inservibile per ulteriori indagini, i resti del DHC6 della Wideroe sono stati conservati in un hangar di Bodo e grazie alla loro custodia sono state possibili ben tre successive campagne di investigazione. La quarta indagine, quella che ha visto il concorso dell'AIBN, si è avvalsa solo del copioso materiale investigativo raccolto dalle precedenti commissioni, mentre per quanto riguarda il relitto questo è stato in pratica ignorato poiché nel frattempo era stato smantellato. E' da evidenziare la capacità delle Autorità norvegesi di riaprire indagini ufficiali al sorgere (o al non acquietarsi) di vecchie polemiche e va senz'altro sottolineato il particolare che l'Agenzia investigativa sulla sicurezza del volo AIBN nata nel 1989 non si è tirata indietro nel voler dare il suo contributo alle indagini anche se non aveva più a disposizione il relitto dell'aereo.**

- (1) L'aereo era immatricolato LN-BNK (c/n 568) era stato fabbricato nel 1977 e consegnato alla compagnia nel Febbraio del 1978.
- (2) L'esercitazione prendeva il nome di "Alloy Express" ed era durata un mese, dal 24 febbraio al 24 marzo 1982.
- (3) Foto tratte dalla pagina 48 del Rapporto del 2002 "Dokument nr. 24 – 2004-2005"
- (4) Foto tratta dalla pagina 198 del Rapporto del 2002 "Dokument nr. 24 – 2004-2005"
- (5) L'AIBN, Accident Investigation Board Norway, aveva iniziato la sua attività nel gennaio 1989.
- (6) Stazione di Difesa Aerea.

**NL 35/2024** 19 Luglio 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
✓ NL 11/24	Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24	Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24	Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24	Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24	Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24	Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24	Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24	La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24	Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24	O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24	Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24	Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24	La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24	Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24	Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24	Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24	Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24	Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24	Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24	Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24	Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24	Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24	Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓ NL 34/24	La reputazione di Boeing	13 luglio 2024

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



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