

DUE LEGGENDARI INCIDENTI AEREI RIVISITATI

Negli anni settanta nel mondo vi è stata una esplosione dell'occulto, del paranormale, della metafisica, del trascendentale. Le librerie pullulavano di libri che trattavano di parapsicologia, di Uri Geller che riusciva a piegare i metalli con il pensiero, di alchimisti, di UFO, della metafora ovvero la registrazione delle voci dei defunti.... Il particolare che caratterizzava quegli anni consisteva nel fatto che un libro poteva far esplodere una moda, una tendenza e dal momento che non vi era Internet, nessuno poteva sfogarsi per contestare quanto riportato nel libro di successo. Nel mondo si venivano così a creare delle vere e proprie convinzioni, alla pari di quanto può avvenire in una aula scolastica apprendendo ciò che si poteva leggere nel libro di storia.

Uno degli esempi più eclatanti di ciò è stato senz'altro il best seller di Charles Berlitz ***Bermuda, il triangolo maledetto*** apparso nel 1974 nelle librerie di tutto il mondo. (1)

Nel libro si sosteneva la tesi che la scomparsa di navi e aerei avvenuta in una area ben delimitata dell'Oceano Atlantico non trovava spiegazioni logiche e tecniche, ragion per cui la zona in questione veniva descritta come un luogo dal quale meglio sarebbe stato girarci al largo.

In realtà fra la quindicina di casi citati da Berlitz di scomparsa di velivoli, solo quattro di essi si riferivano ad aerei commerciali, tutti gli altri riguardavano aerei militari statunitensi. Per quest'ultimi, come accade ancora oggi, non è stato mai possibile seguire i risultati delle indagini svolte, mentre per quelli civili vi è stato chi – anche a distanza di tempo- ha voluto cercare di capire cosa fosse realmente successo.

Dei quattro velivoli coinvolti due riguardavano aerei della stessa compagnia aerea, la britannica British South American Airways, BSAA, si trattava di quadrimotori a elica Tudor IV . Il 29 gennaio 1948 il primo di essi (2) in servizio fra Santa Maria e Bermuda scomparve nell'Oceano Atlantico senza aver lanciato alcun messaggio di richiesta soccorso. A bordo 25 passeggeri e 6 membri di equipaggio. Appena un anno dopo, il 17 gennaio 1949, un altro Tudor IV questa volta partito da Bermuda e diretto a Kingston in Jamaica, fece perdere traccia di se sempre nell'Oceano Atlantico, a bordo 20 persone.

Indubbiamente in quegli anni del dopoguerra, i voli commerciali da Londra alle Bermuda erano collegamenti innovativi e pieni di insidie. Prima del volo di 2.000 miglia verso le Bermuda, all'epoca il volo commerciale d'oltremare senza scalo più lungo del mondo, era necessaria una sosta di rifornimento alle Azzorre. (3) Gli aerei operavano al limite della loro autonomia. Oggi, in caso di emergenza, gli aerei che arrivano sulla piccola isola atlantica hanno una riserva di carburante sufficiente per deviare verso la costa orientale degli Stati Uniti a 700 miglia di distanza.

La rivisitazione di questi due incidenti fu opera nell'anno 2009 di un giornalista della BBC (4) il quale fornì esaurienti e plausibili spiegazioni sulle cause degli incidenti avvalendosi di interviste fatte a importanti personaggi dell'aviazione britannica. Tenere conto che gli aerei in questione erano di fabbricazione inglese, volavano per una compagnia inglese e le inchieste condotte al tempo erano anch'esse state svolte dalle autorità inglesi. Quindi si trattava di riaprire dossier tutti lavorati "in casa."



Il servizio della BBC del 2009

Nel caso del **primo incidente**, il rapporto investigativo concluse: *"Si può davvero dire che non è mai stato presentato un problema più sconcertante. Cosa sia successo in questo caso non si saprà mai e il destino di Star Tiger deve rimanere un mistero irrisolto"*.

Tuttavia il giornalista della BBC, grazie all'ausilio fornito da veterani investigatori dell'aviazione civile, avverte nel suo servizio:

"L'impianto di riscaldamento dell'aereo, notoriamente inaffidabile, si era guastato durante il viaggio e una delle bussole era risultata difettosa. Probabilmente per mantenere l'aereo più caldo, il pilota aveva deciso di volare per tutta la rotta transatlantica a bassa quota, a 2.000 piedi, bruciando carburante a un ritmo più veloce. Inoltre, secondo il rapporto ufficiale del Ministero dell'Aviazione Civile, i venti contrari affrontati dal Tudor potrebbero essere stati molto più forti di quelli previsti. Questo avrebbe causato una combustione più rapida del carburante."

Eric Newton, uno degli investigatori più anziani del Ministero dell'Aviazione Civile britannica, aggiunge inoltre: *"Volando a 2.000 piedi avrebbero consumato molto più carburante. A 2.000 piedi si sarebbe lasciata pochissima altitudine per le manovre. In caso di grave emergenza in volo, avrebbero potuto perdere quota in pochi secondi e finire in mare"*.

A sua volta Gordon Store che era capo pilota e direttore delle operazioni della BSAA afferma di non aver nutrito molta fiducia nei motori del Tudor. *"I suoi sistemi erano senza speranza... tutti i sistemi idraulici, i dispositivi di condizionamento dell'aria e le ventole di riciclaggio erano stipati sotto il pavimento senza alcun pensiero. C'erano riscaldatori a combustibile che non avrebbero mai funzionato"*.



Un Avro Tudor della BSAA. Quando la compagnia dopo una serie di incidenti confluì nella principale compagnia britannica, la BOAC, questa non volle fare entrare nella sua flotta i Tudor.

Il secondo incidente. Quasi un anno dopo, un altro Avro Tudor IV appartenente alla BSAA scomparve tra le Bermuda e la Giamaica. Esattamente un'ora dopo la partenza dalle Bermuda, il 17 gennaio 1949, il pilota dello *Star Ariel* inviò una comunicazione di routine sulla sua posizione. Ma poi dell'aereo si persero i contatti e il velivolo scomparve mentre si trovava a 18.000 piedi. Anche per questo incidente, non sono mai stati trovati rottami, detriti o corpi.

Secondo Don Mackintosh, ex pilota del BSAA Tudor IV, la colpa potrebbe essere della cattiva progettazione dell'aereo. Il riscaldatore della cabina montato sotto il pavimento dove sedeva il copilota è il suo principale sospetto. All'epoca, la tecnologia dei riscaldatori per aerei era ancora agli albori.

"Il riscaldatore spillava carburante per l'aviazione su un tubo caldo ed era anche abbastanza vicino ai tubi idraulici", racconta. "Un pressostato avrebbe dovuto consentire il funzionamento del riscaldatore quando era in volo, ma era inaffidabile e spesso veniva deliberatamente cortocircuitato dal personale, consentendo al pilota il controllo manuale. L'interruttore impediva il flusso di combustibile infiammabile, ma se il riscaldatore fosse stato acceso manualmente, il gas che si era raccolto avrebbe potuto prendere fuoco."

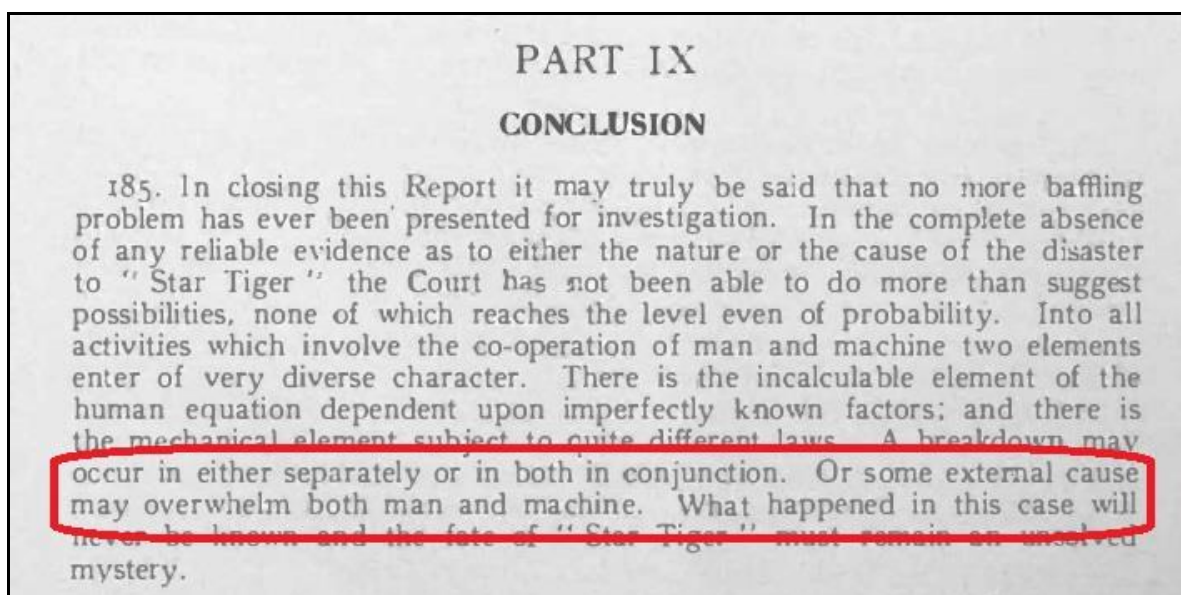
Anche il capitano Peter Duffey, ex pilota della BSAA e poi capitano del Concorde della British Airways, ritiene che la vicinanza del riscaldatore ai tubi idraulici sia stata significativa nella dinamica degli incidenti, soprattutto nello spiegare il perché non vennero mai lanciati i *mayday*.

"La mia teoria è che il vapore idraulico sia fuoriuscito da una perdita, che si è riversato sul riscaldatore caldo e ha causato un'esplosione", ha dichiarato.

Anche Eric Newton, Air Accident Investigator, giunge a una conclusione simile: *"Se il riscaldatore avesse preso fuoco sotto le assi del pavimento, avrebbe potuto svilupparsi in modo catastrofico prima che l'equipaggio se ne accorgesse". Non c'era un estintore automatico per spegnerlo, come avviene oggi. Non c'era un allarme nel luogo in cui era conservata la stufa... quindi nessuno se ne sarebbe accorto, forse fino a quando non fosse stato troppo tardi".*

L'indagine ufficiale sull'incidente appurò che, a causa di un errore di comunicazione, le squadre di ricerca e soccorso erano state inviate solo sette ore e mezza dopo. A quel punto, ciò che restava dell'aereo e dei corpi sarebbe in ogni caso affondato.

Quando uscì il rapporto della Commissione investigativa sulla scomparsa del primo aereo, lo Star Tiger, nella sua conclusione questo riportava una frase molto significativa sul clima di temerarietà che avvolgeva "il volo" in quegli anni. Indubbiamente questa frase, potendo essere facilmente fraintesa, contribuì a diffondere un alone di mistero intorno a entrambi gli incidenti.



In un evidente momento di congettura filosofica, gli investigatori, nella conclusione del Rapporto, pensarono che forse "*qualche causa esterna potrebbe aver sopraffatto sia l'uomo che la macchina*". ["Or some external cause may overwhelm both man and machine"] (5)

Un commento di tal genere ha indubbiamente fatto il gioco di scrittori come appunto Charles Berlitz, accrescendo l'alone di mistero del Triangolo delle Bermuda.

Gli aerei Avro Tudor 688 derivati dal bombardiere Lancaster non godevano di una buona fama, come dimostrato d'altra parte anche dall'esiguo numero di macchine costruite, 38. Negli anni della sua produzione media e tecnici furono alquanto cauti nell'esprimere dubbi e perplessità che avrebbero influito sulla reputazione dei costruttori nazionali. Oggi invece critiche revisioniste possono venir esternate senza difficoltà o veti di sorta.

Quanto vi abbiamo narrato in questa Newsletter dimostra che incidenti aerei le cui cause nel tempo non furono chiarite, possono venir rivisitati a distanza di anni traendo vantaggio da due fattori:

- a) L'incredibile esperienza maturata fino ad oggi nella sicurezza del volo,
- b) L'imparzialità di chi oggi, con obiettivi non di parte, si accinge alla revisione.

La leggenda del triangolo maledetto che si troverebbe sulla verticale dei resti di Atlantide, alla pari del successo ottenuto dal mostro scozzese di Lochness, negli anni passati poteva trovare vasta eco nella letteratura mondiale, ma di certo non crediamo sia un caso se ormai -con l'assistenza al volo decisamente migliorata, con macchine sempre più perfezionate, e una sofisticata avionica di bordo - abbiamo superato oltre mezzo secolo senza sparizioni di aerei (o navi) nell'area in questione. Al limite se proprio dobbiamo credere in una area pericolosa per i velivoli, oggi la dovremmo spostare nell'Oceano Indiano laddove con ogni probabilità si trova il relitto di MH370. (6)

- 1) Il libro era edito da Sperling & Kupfer e nel testo originale inglese portava il titolo "The Bermuda Triangle".
- 2) Nell'incidente del '48 andò perso il velivolo immatricolato G-AHNP battezzato "Star Tiger", in quello del '49 il velivolo G-AGRE, battezzato "Star Ariel". Entrambi i voli avevano come punto di partenza e di arrivo Londra. Il terzo velivolo civile era uno York noleggiato dalla compagnia britannica Skyways (G-AHFA) che volava fra le Azzorre e Gander; l'aereo scomparve il 2 febbraio 1953 con 39 persone a bordo. Il quarto aereo, un DC3 privato che il 28 dicembre 1948 effettuava un volo charter fra San Juan di Portorico e Miami.
- 3) Parlando del volo d'oltremare senza scalo più lungo ci si riferiva ai collegamenti in uscita dall'Inghilterra.
- 4) Tom Mangold "Bermuda triangle plane mystery solved" 13 settembre 2009
- 5) Ministry of Civil Aviation, Report of the Court investigation of the accident to the Tudor IV Aircraft Star Tiger on the 30 January 1948. Pag. 46
- 6) Volo Malaysia Airlines 370 scomparso l'8 marzo 2014 mentre era in volo da Kuala Lumpur a Pechino con 239 persone a bordo.

NL 38/2023 ; 1 settembre 2023

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 assolve	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 AI 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

www.air-accidents.com

Il nostro sito 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

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."