

QUELLO SCONTRO SUL CIELO DI NETTUNO

22 ottobre 1958, il nuovissimo Viscount della BEA, British European Airways, è in volo fra Londra e Napoli. Il velivolo di cui nelle varie versioni la BEA ne aveva ordinati oltre 30 esemplari, era stato consegnato alla compagnia di bandiera inglese nel dicembre 1954. ⁽¹⁾



L'anno '58, particolare questo purtroppo ricorrente nel periodo del dopoguerra, era stato un anno piuttosto tragico per l'aviazione civile. Il nostro database ⁽²⁾ registra in quell'anno ben 69 incidenti fatali ad aerei di linea e in particolare la BEA nel febbraio di quello stesso anno era stata coinvolta in un altro incidente che aveva catalizzato l'attenzione del mondo intero: la sciagura all'aeroporto di Munchen-Riem nella quale perirono molti dei componenti la squadra del Manchester United. ⁽³⁾

In quegli anni la BEA era uno dei mostri sacri dell'aviazione civile. La sua consistente flotta e un network diffuso capillarmente in tutta Europa e il Mediterraneo ne facevano una compagnia di prima grandezza.

Rispettando il copione di quegli anni, a bordo del Viscount che si stava dirigendo verso Napoli, non vi erano turisti ma solo uomini d'affari, giornalisti e personalità; complessivamente si trovavano 31 persone, equipaggio incluso. Nel narrarvi di questo incidente ci avvarremo del rapporto pubblicato dall'ICAO ⁽⁴⁾ il quale si basava sulla inchiesta svolta dalle autorità italiane, ma dobbiamo subito avvertire che quando il rapporto fu reso pubblico suscitò non poche polemiche in terra inglese.

Erano le 12.44 (ora locale) quando il volo BEA 142 comunicò di aver attraversato il punto Ambra 1 Charlie ovvero che si trovava al traverso del radiofaro di Ostia sull'aerovia Ambra 1 ad una quota di 23.500 piedi. Un'ora prima, alle 11:45, una formazione di quattro jet North American F-86E Sabre dell'Aeronautica Militare Italiana era decollata dalla base aerea di Pratica di Mare per un'esercitazione tattica di gruppo nel CTR di Pratica (ad ovest dell'aerovia Ambra 1) : l'area ove gli F-86 operavano era zona vietata al traffico civile. Va subito precisato che le condizioni meteo erano ottime con visibilità superiore ai dieci chilometri.

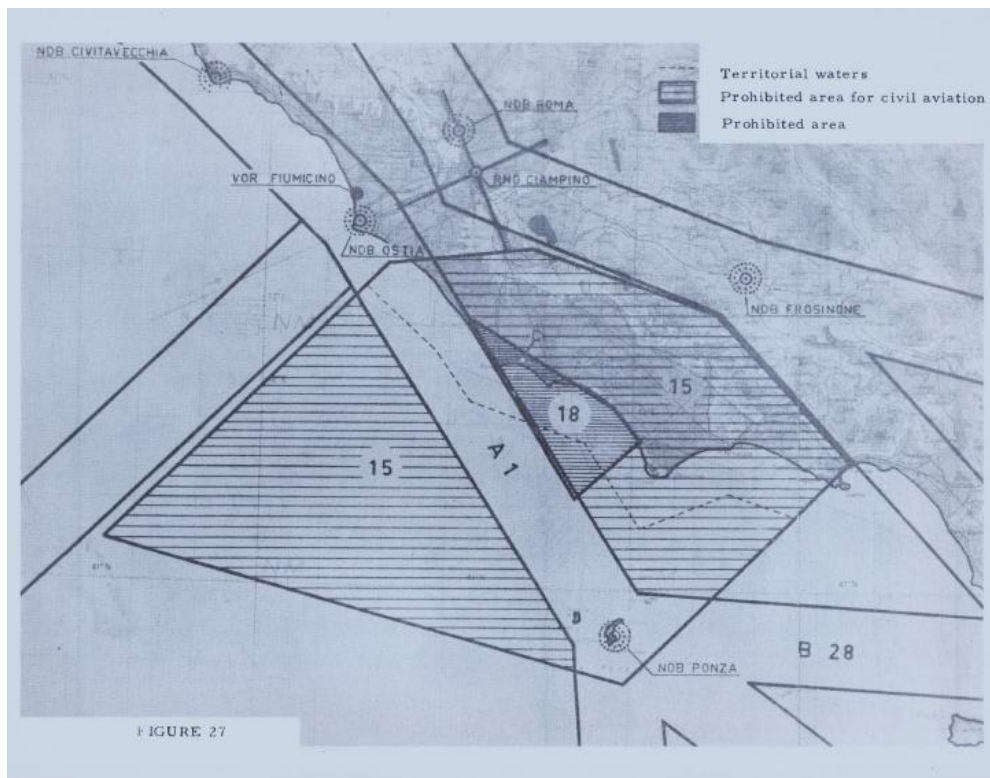


Immagine tratta dal Rapporto Investigativo: l'aerovia Ambra 1 nella zona dell'incidente

La formazione si trovava a 5 km a est di Anzio su una rotta di 310 gradi e stava effettuando una manovra di attacco inverso che consisteva in una picchiata iniziale, seguita da una virata a destra e da una picchiata ripida con recupero finale in volo livellato. Durante la picchiata che seguì la virata in salita, l'aereo di testa entrò in collisione con il Viscount. Entrambi gli aerei si schiantarono, ma il pilota dell'F-86 riuscì ad espellersi. L'F86E che entrò in collisione era pilotato dal capoformazione, capitano Giovanni Savorelli. La fusoliera del Viscount venne squarciata da un'ala del caccia sulla parte superiore e l'aereo subì una violenta decompressione, che causò la perdita del velivolo passeggeri. La fusoliera del Viscount precipitò nell'area del poligono militare, e ai primi soccorritori fu subito evidente che non vi erano superstiti.

Decisamente fuori del comune ciò che si può leggere nelle conclusioni del rapporto circa la *probable cause* dell'incidente:

“L'incidente è stato attribuito a ‘un atto di Dio’, (“act of God”) poiché nessuno dei due piloti ha visto l'altro aereo prima della collisione. Una delle cause dell'incidente è stata la deviazione del Viscount dall'aerovia, che lo ha posto in un'area vietata riservata alle attività militari”.

In quegli anni le compagnie aeree che operavano in Italia avevano tutte un direttore generale e una completa organizzazione nel nostro Paese e Bruce Renton responsabile dell'ufficio stampa della compagnia inglese in Italia così ebbe a commentare l'incidente: *« Il punto di vista generale della B.E.A., viste le circostanze è quello che, evidentemente, il traffico aereo militare costituisce una seria minaccia nella vicinanza del traffico civile. Si aggiunga anche il fatto che il traffico militare viene controllato separatamente da quello civile. Da ciò scaturisce una urgente necessità di una coordinazione nel controllo del due traffici, controllo che in questo momento, come è facilmente constatabile, non è molto efficace. Questo problema aumenterà certamente con la congestione del traffico: esso è, in parole povere, un problema che preoccupa le autorità d'aviazione civile sia in America che in Europa, anzi particolarmente in Europa. Perciò noi pensiamo che le autorità Italiane debbano esaminarlo urgentemente.”*

Il motivo del contendere fra le autorità italiane e la pubblica opinione britannica era il particolare che nel rapporto investigativo si poneva in luce una probabile “uscita di rotta” del Viscount rispetto alla rotta che avrebbe dovuto seguire. In merito a ciò va detto che seppur fosse pressoché certo lo sconfinamento del Viscount, vi erano tuttavia aspetti corollari che non potevano essere ignorati e che coinvolgevano direttamente il Ministero italiano della Difesa in quegli anni responsabile della gestione del traffico aereo, primo fra tutti la mancanza di copertura radar per monitorare le attività che si svolgevano nelle due aree “vietate” decisamente troppo adiacenti ad una aerovia che veniva frequentata incessantemente dal traffico aereo di linea. (5)



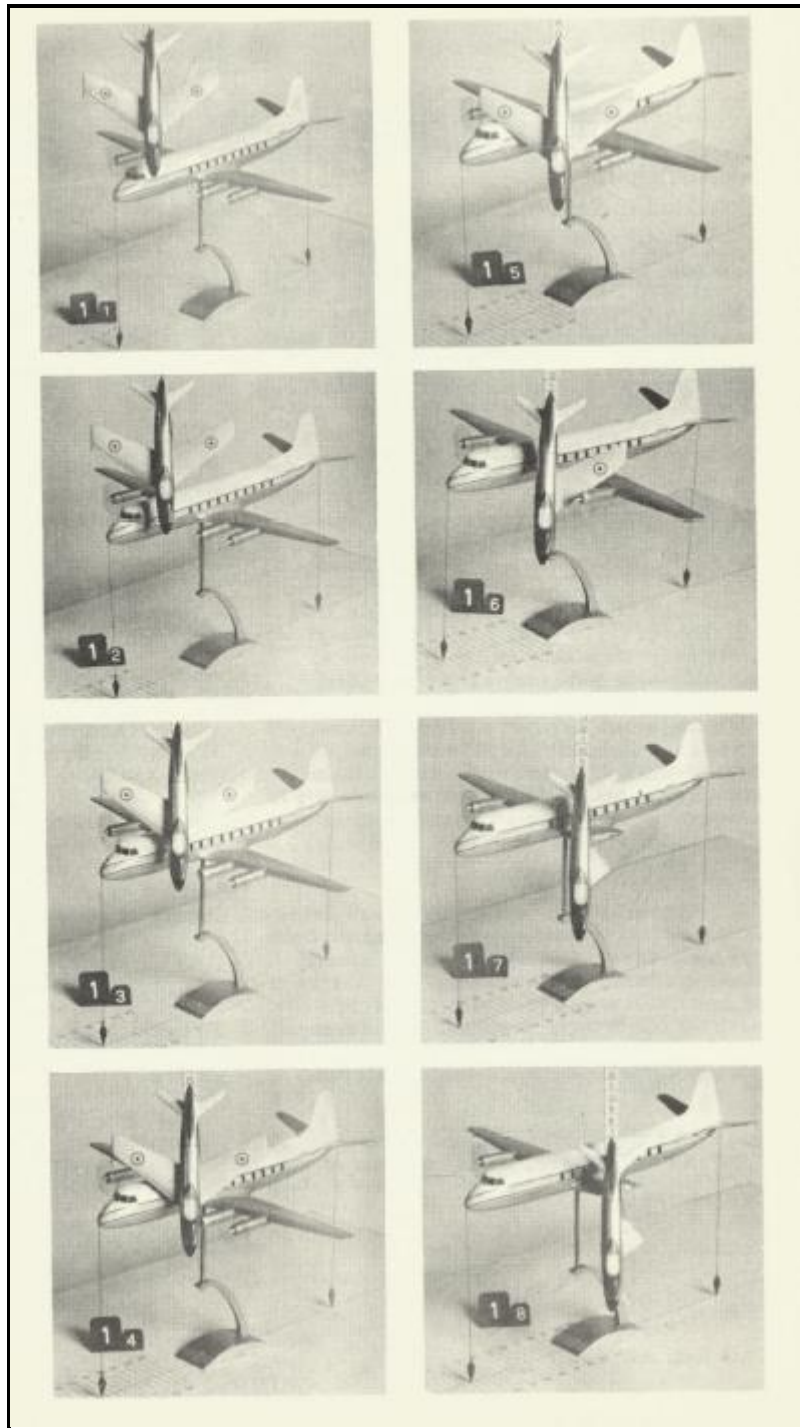
Non poteva mancare uno sconfinamento nelle teorie cospirative, o se meglio preferite, l’aspetto del “giallo”. Dopo lo scalo a Napoli l’aereo avrebbe dovuto raggiungere Malta, e venne fuori la notizia che il velivolo trasportasse importante materiale segreto. *“Il pacco con il suo misterioso contenuto era affidato personalmente al comandante del velivolo Frank Foster poco prima della sua partenza da Londra e a Malta avrebbe dovuto essere preso in consegna da un alto ufficiale della marina.”* (7)

Dobbiamo ricordare che Malta ha ottenuto l’indipendenza solo nel 1964 e pertanto nell’anno dell’incidente faceva parte dei territori d’oltremare britannici.



Il pacco venne comunque ritrovato intatto da personale di P.S. e consegnato all’addetto militare dell’ambasciata inglese a Roma.

Ricordando come negli anni cinquanta l’informatica ancora fosse pressoché sconosciuta non deve destare meraviglia l’immagine pubblicata nel Rapporto investigativo il quale in otto fotografie ricostruisce la dinamica dell’incidente facendo uso di due modellini di aerei.



Nei pressi di Nettuno, all'interno dell'area militare del poligono, è stato eretto un memoriale ove ogni anno i parenti inglesi delle vittime vengono a ricordare i loro famigliari deceduti nell'incidente.



“Trentuno rose rosse in ricordo delle trentuno vittime del disastro aereo delle 22 ottobre 1958 sui cieli di Nettuno, sono state deposte ieri mattina sul cippo che le ricorda, all’interno dell’area militare del poligono....una trentina di parenti delle vittime guidati da Terry Bannon, figlio del marconista che era a bordo del Volo 142 e che ha costituito un comitato che ricorda le vittime del disastro, si sono ritrovati nell’area del poligono militare per commemorare i loro cari. Sono venuti dall’Inghilterra, Irlanda, dal Sudafrica, dall’Australia, dagli Stati Uniti. Presenti anche il direttore del poligono militare di Nettuno colonnello Dario Porfidia e il commissario straordinario del Comune Bruno Strati. Tra i parenti delle vittime anche Rory O’Grady figlio di uno degli stewart dell’aereo. Di recente ha pubblicato un libro che ricorda la storia personale di ognuna delle trentuno vittime; tra le quali la modella e attrice ventiquattrenne Jane Buckingham e Diana Muckermann e Desmond Cubitt: si erano sposati il giorno prima ed erano in viaggio di nozze.

Ad organizzare l’incontro è stato Massimo De Marco, agente della Polizia locale di Nettuno, che da tanti anni tiene i contatti con i familiari delle vittime. (8)

- (1) Il velivolo oggetto dell’incidente era immatricolato G-ANHC (di cui riportiamo la foto) ed era il c/n 63 dei 459 esemplari costruiti.
- (2) www.air-accidents.com
- (3) Otto giocatori della squadra perirono insieme ad altri 15 passeggeri quando l’Elizabethan della BEA immatricolato G-ALZU precipitò durante il terzo tentativo di decollo dall’aeroporto di Munchen-Riem.
- (4) ICAO Accident Digest, Circular 59-AN/54 (215-227)
- (5) Da ricordare nel merito quanto scrive Giuseppe D’Avanzo ne suo libro “La Freccia Alata” (2007, 3D Midia editore) “Presidente della Commissione di inchiesta era il generale di squadra aerea Domenico Ludovico il quale “protestò per il tentativo degli uffici ministeriali di “coprire” le accennate inadempienze.” (pag.357)
- (6) La Stampa Sera, 26 Ottobre 1958.
- (7) La Stampa, 25 ottobre 1958
- (8) Tratto da: <https://ilgranchio.it/2022/10/23/nettuno-ricordate-al-poligono-militare-le-vittime-del-disastro-aereo-del-22-ottobre-1958/>

NL 47/2024 29 settembre 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
✓ NL 35/24 Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓ NL 36/24 La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024
✓ NL 37/24 Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024
✓ NL 38/24 Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27 luglio 2024
✓ NL 39/24 ACARS: Una telescrivente a bordo	3 agosto 2024
✓ NL 40/24 ATR72 precipita in Brasile	10 agosto 2024
✓ NL 41/24 Gli anni delle carrette del cielo	22 agosto 2024
✓ NL 42/24 Batterie al litio e sicurezza volo	6 settembre 2024
✓ NL 43/24 Asia a rischio per i pontefici	10 settembre 2024
✓ NL 44/24 Fumi tossici a bordo dell'A380	11 settembre 2024
✓ NL 45/24 Torniamo sulle batterie al litio	20 settembre 2024
✓ NL 46/24 Tre punti da ponderare su MH370	22 settembre 2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie
info@ibneditore.it

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