

35 ANNI FA, LOCKERBIE

Erano circa le 18:00 della sera del 21 dicembre 1988 e nella piccola città scozzese di confine di Lockerbie, i tremila abitanti erano tutti presi con le cerimonie natalizie. A quattro giorni dal Natale, nello Sherwood Crescent della città, le famiglie erano impegnate a impacchettare i regali, mentre i bambini aspettavano con ansia l'inizio del periodo festivo, ormai imminente.

Contemporaneamente, all'aeroporto di Londra-Heathrow situato a poco più di 500 chilometri a sud di Lockerbie, il Boeing 747-121 della Pan Am, immatricolato N739PA e denominato "Clipper Maid of the Seas", si stava muovendo dal suo gate al Terminal Tre dopo aver imbarcato 243 passeggeri. L'equipaggio era invece formato da 16 componenti, a bordo quindi si trovavano 259 persone. L'aereo avrebbe operato il volo numero PA103 da Heathrow al Kennedy di New York. Nella spaziosa cabina dell'aereo c'erano passeggeri di tutte le età, sia diretti a casa per Natale, sia in viaggio verso New York per trascorrere le festività con la famiglia e gli amici. I 243 passeggeri del volo 103 provenivano da 21 Paesi diversi, per la maggior parte con passaporto statunitense. Anche due italiani figureranno tra le vittime: Gianfranca Dinardo, 26 anni, nativa di Teramo che viveva a Londra, e Gabriele Della Ripa di 46 anni un dipendente della stessa Pan Am il quale viaggiava con biglietto gratuito. Tra gli occupanti a bordo del volo c'erano 35 studenti statunitensi che avevano trascorso da sei a dodici mesi in Europa nell'ambito di un programma di scambio dell'Università di Syracuse, nello Stato di New York. C'erano anche 12 bambini di età inferiore ai 10 anni. Il passeggero più giovane aveva nove settimane e la più anziana era una donna ungherese di 79 anni.

Il volo 103 sarebbe dovuto durare circa sette ore e invece durò appena un'ora (l'aereo era decollato da Heathrow alle 18.25). Dopo il decollo, l'aereo era salito a un'altitudine di 9.500 metri (FL310). Nella cabina di pilotaggio l'equipaggio stava iniziando i preparativi per la parte oceanica del volo. Alle 18:58, il copilota del volo 103 contattava il controllo dell'area oceanica di Shanwick in Irlanda. Si tratta della stazione di controllo del traffico aereo che assegna i corridoi di volo agli aerei che attraversano l'Atlantico settentrionale per raggiungere gli Stati Uniti, in modo da ridurre al minimo la congestione delle rotte aeree transatlantiche. Il copilota effettuò il *read-back* della clearance oceanica appena ricevuta. Quattro minuti dopo, alle 19:02, l'operatore del traffico aereo che era in contatto con il volo 103 ricevette il piano di volo del Clipper 103 e lo controllò. Trasmise via radio: "Clipper 103, potete dirigervi al 59 nord 10 ovest per il Kennedy". Ma il controllore non ricevette alcuna risposta.

In quello stesso momento, alle 19:02, mentre il controllore aveva appena finito di comunicare la sua autorizzazione, il ritorno del transponder del volo scomparve improvvisamente dal suo schermo radar. Quando il segnale radar riapparve un paio di secondi dopo, il controllore di Shanwick vide sul suo schermo diversi segnali nel punto in cui avrebbe dovuto trovarsi il volo 103.

Il "Clipper Maid of the Seas" era esploso in volo. Erano trascorsi appena 38 minuti dal decollo da Londra, e in quel momento il jumbo sorvolava la città scozzese di Lockerbie. Una bomba attivata da un timer, situata nel compartimento di carico inferiore anteriore sotto la sezione di prima classe della cabina, era esplosa non lasciando alcuna possibilità di intervento al pur esperto equipaggio di volo.



La Stampa del 22 dicembre 1988

Le successive esplosioni frantumarono l'aereo in diverse sezioni, tutte finite in un'area di oltre duemila km quadrati all'interno e intorno a Lockerbie. Al momento della detonazione, l'aereo si è immediatamente spezzato in tre sezioni principali, con la parte anteriore, compresa la cabina di pilotaggio, che si è staccata per prima. La sezione centrale, contenente i serbatoi di carburante, le ali e i motori, è stata seguita dalla fusoliera posteriore che si è staccata mentre i rottami rimanenti cadevano verso il suolo. Questo spiega perché la sezione anteriore venne trovata lontano dal campo di detriti principale, alla periferia della città presso la collina di Tundergarth.



Rapporto AAIB 2/90, sezione appendici

A terra, 11 residenti della piccola comunità di Lockerbie morirono quando le ali dell'aereo, ancora attaccate alla parte centrale della fusoliera, colpirono le loro case alla velocità di 800 km/h, polverizzandole all'istante, creando un cratere lungo 47 metri e danneggiando nelle vicinanze altre 21 case che furono in seguito demolite.

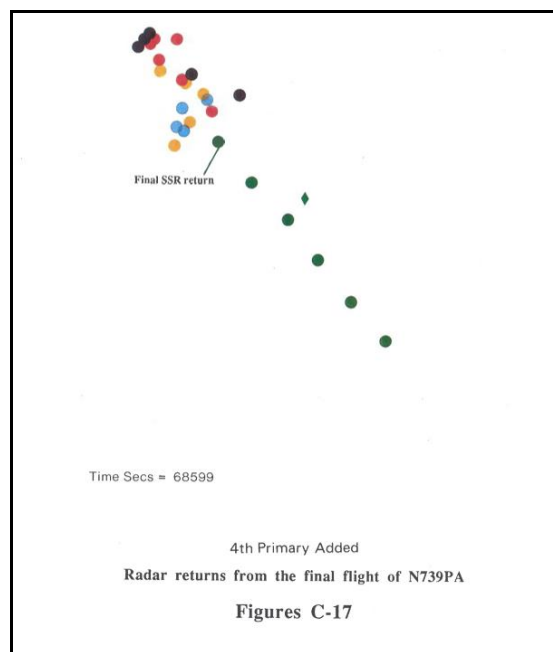
Nei tre anni successivi, gli investigatori del Regno Unito, degli Stati Uniti, della Germania e di molti altri Paesi hanno raccolto migliaia di prove inerenti al volo 103 interrogando più di 15.000 persone in oltre 30 Paesi. Sono stati raccolti i detriti (circa quattro milioni di pezzi separati del velivolo, bagagli e resti umani). Vennero anche recuperati frammenti di una valigia Samsonite che si ritiene contenesse la bomba, insieme a parti e pezzi di circuito stampato identificati come componenti di un lettore di radiocassette Toshiba

"Bombeat" RT-SF16, che risultò simile a quello usato per nascondere una bomba Semtex sequestrata dalla polizia della Germania occidentale al gruppo militante palestinese PLO-GC circa due mesi prima del 21 dicembre.

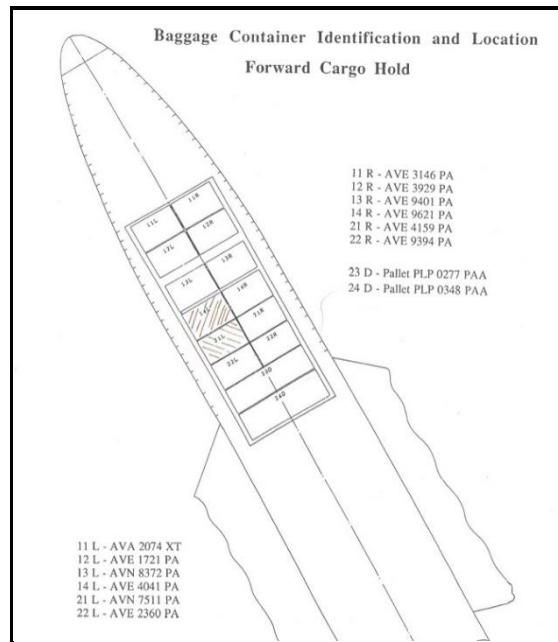


La radiocassetta Toshiba RF16 (a sinistra), così come era stata modificata con l'esplosivo (a destra) (1)

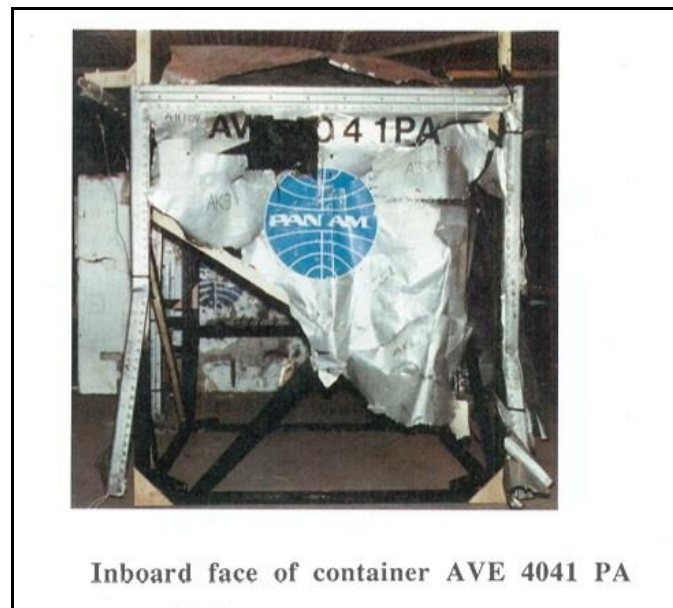
Alle indagini tecniche, seguirono -come da prassi- i processi penali atti ad individuare i colpevoli. I due filoni investigativi seguirono iter indipendenti e separati.



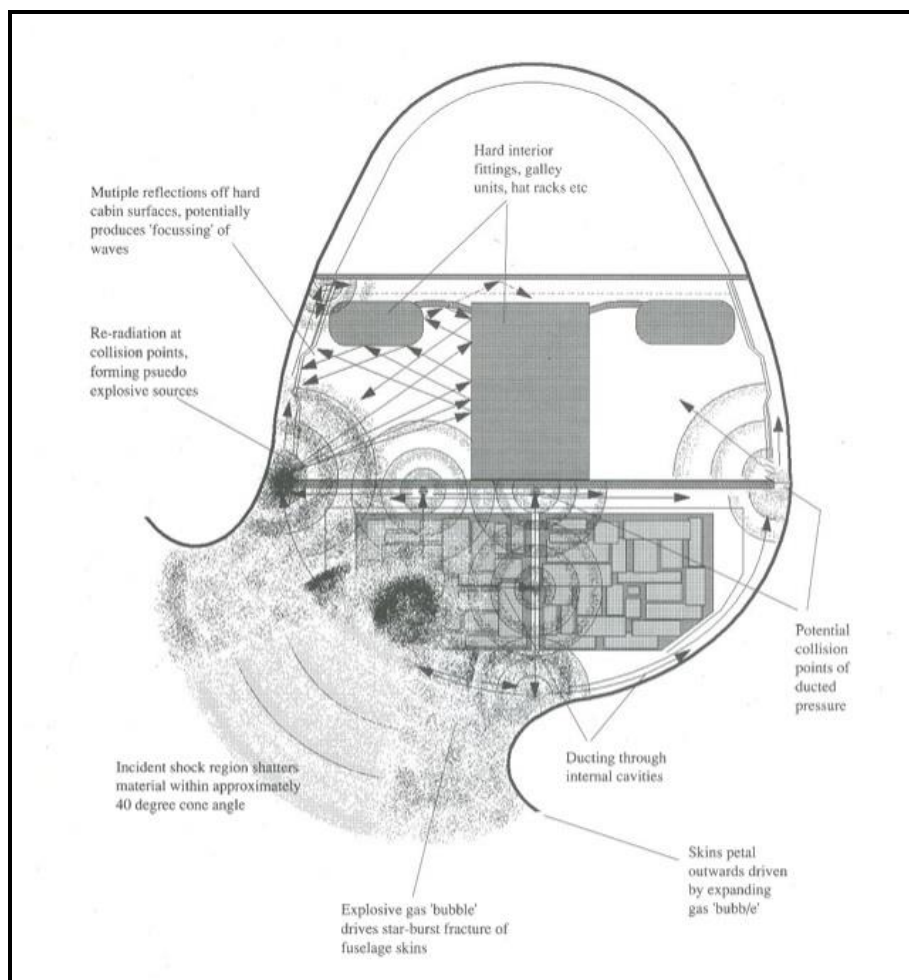
Ore 19.02:46 : insieme all'ultimo segnale SSR compiono altri "radar returns"



Nella posizione 14L si trovava il Pallet AVE4041 che conteneva al suo interno l'ordigno esplosivo



Il pallet AVE4041 come è stato ritrovato



Ricostruzione di come si è espansa l'onda d'urto (dalle Appendici del Rapporto AAIB 2/90)

Un'ultima parola va detta circa i memoriali eretti per ricordare questo terribile evento: i resti e ciò che è stato riassembleto del velivolo **non è stato esposto in alcuna pubblica piazza**. L'Air Accidents Investigation Branch ha riassembleto gran parte della fusoliera per facilitare le indagini; questa è stata conservata come prova e immagazzinata in un hangar dell'aeroporto di Farnborough dopo l'attentato. Dal 2008, i resti del velivolo furono conservati a circa un miglio da Tattershall, nel Lincolnshire, presso un deposito di rottami, in attesa della conclusione della causa civile delle vittime americane e di eventuali ulteriori procedimenti legali. Nell'aprile 2013 è stato annunciato che parte del relitto è stata trasferita in un luogo sicuro a Dumfries, in Scozia, e che rimane una prova nell'indagine penale in corso.

Circa le località dei memoriali: ad Arlington in Virginia troviamo il Lockerbie Memorial Cairn. Costituito da 270 blocchi di arenaria rossa scozzese, il Cairn è stato un dono del popolo scozzese al popolo degli Stati Uniti, interamente finanziato da donazioni private. Un *cairn* è un monumento tradizionale scozzese eretto in onore dei defunti.



I blocchi di arenaria che compongono il memorial di Arlington provengono dalla cava di Corsehill vicino ad Annan, in Scozia, a circa otto miglia a sud-est di Lockerbie e sotto la traiettoria del volo 103. La cava di Corsehill, attiva dal 1820, ha fornito pietre per molti edifici negli Stati Uniti, in particolare per la base della Statua della Libertà. Sulla base del cairn sono incise le seguenti parole: *"Il 21 dicembre 1988, una bomba terroristica distrusse il volo 103 della Pan American Airlines sopra Lockerbie, in Scozia, uccidendo tutti i passeggeri a bordo e 11 a terra. Le 270 pietre scozzesi che compongono questo cippo commemorano coloro che hanno perso la vita in questo attacco contro l'America".*

A Dryfesdale nei pressi di Lockerbie troviamo invece questa composizione di cui vi mostriamo le immagini.



(1) L'immagine della Toshiba modificata è tratta da: <https://panam103.wordpress.com/2015/10/08/the-metamorphose-of-the-pan-am-103-radio-bomb-08101988/>

NL 54/2023 ; 21 Dicembre 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 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 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
NL38/23	Due leggendari incidenti rivisitati	1 settembre
NL39/23	Attacchi concentrici su Ustica	2 settembre
NL40/23	Ultime su MH370	4 settembre
NL41/23	Conoscete il SELCAL32?	18 settembre
NL42/23	Incendi a bordo causati da batterie al litio	6 ottobre
NL43/23	Operare in zone a rischio?	10 ottobre
NL44/23	Insolito incidente: Airbus con 3 finestrini mancanti	16 ottobre
NL45/23	La oscura fine di Northwest 2501	20 ottobre
NL46/23	L'incidente all'aereo di Zanussi Lino	26 ottobre
NL47/23	Un incidente aereo rivisitato	4 novembre
NL48/23	Incredibile scoperta su un insolito incidente	5 novembre
NL49/23	Problemi di salute del personale di volo	12 novembre
NL50/23	Il sistema prenotazioni di Itavia	17 novembre
NL51/23	Sviluppi del dirottamento Ryanair 4978	26 novembre
NL52/23	Una giornata nera all'Airstrip di Kikoboga	30 novembre
NL53/23	Loss of communications, un problema poco nota	17 dicembre

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."

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI CONTATTI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it