



Volo TWA n° 891/26 – 26 giugno 1959 Atene (Grecia) – Chicago, Illinois (USA)

Ricostruzione del volo fino al momento del disastro aereo Resoconto delle testimonianze

Estratti dal verbale del *Civil Aeronautics Board* (CAB) reso pubblico negli Stati Uniti nel 1960. Gli orari riportati si riferiscono all'ora locale italiana.

Ricostruzione del volo fino al momento del disastro aereo

Il volo TWA n° 891/26 era iniziato ad Atene (Grecia) alle ore 11:15 del 26 giugno 1959 con l'aereo Lockheed tipo 1649-A numero 8083-H, atterrato poi a Roma alle ore 13:15.

A Roma venne effettuato il cambio dell'aeromobile e il volo riprese con l'aereo Lockheed 1649-A numero 7313-C. L'equipaggio rimase lo stesso, fatta eccezione per gli assistenti di volo: a Roma, il commissario di bordo Petiot venne sostituito da Edmond Mouchnino e le Hostess Talbot e Leadley furono sostituite dalle colleghe Marguerite Fay e Jacqueline Jaussen come da programma.

Il capitano Jack Davis – imbarcatosi a Roma come ACM (membro di accompagnamento dell'equipaggio) – non era in servizio durante il volo, ma stava facendo ritorno a Chicago per il suo turno di riposo.

L'aereo decollò da Roma alle ore 15:00 e atterrò a Milano Malpensa alle 16:36.

Il volo da Roma a Milano fu regolare e non si registrò alcuna richiesta di intervento di manutenzione da effettuarsi a Milano. L'unico dettaglio non soddisfacente registrato sull'aereo era il malfunzionamento in modalità automatica del sistema di pressurizzazione della cabina, funzionante quindi nella sola modalità manuale. Dal momento che era possibile risolvere questo problema solo negli USA e considerato che il funzionamento manuale del sistema di pressurizzazione della cabina non aveva creato problemi durante il volo da Roma a Milano, all'aeroporto di Milano Malpensa non si intraprese alcuna azione correttiva al riguardo.

All'aeroporto della Malpensa il comandante Paul S. Grade, il primo ufficiale Frank W. Ellis e il capitano Jack Davis si recarono, accompagnati dal rappresentante della TWA G. Moreo, alla stazione meteorologica e all'ufficio operazioni aeroportuali per adempiere alle pratiche relative al volo Malpensa-Parigi. Le informazioni sulle condizioni meteo vennero

comunicate al comandante Grade dall'ufficiale di turno alla stazione meteorologica, tenente Vincenzo Vacirca.

Dopo aver sbrigato le pratiche previste i membri dell'equipaggio procedettero direttamente alla dogana. Il Cap. Grade confermò a Moreo che il rilascio di 15.000 libbre di carburante era adeguato e che non era necessario un rabbocco. L'equipaggio lasciò il terminal e si imbarcò sull'aereo. H.B. Chambers, direttore dei trasporti della TWA per l'area di Milano, scambiò qualche parola con i membri dell'equipaggio ai piedi della rampa prima del loro imbarco.

I passeggeri vennero imbarcati, le rampe furono rimosse, si accesero i motori e il volo partì dai blocchi alle 17:11 dopo aver ricevuto le istruzioni di rullaggio.

La storia del volo dall'aeroporto della Malpensa fino al momento dello schianto è stato ricostruito sulla base del programma del volo, lo scambio di messaggi tra l'aereo e la torre di controllo della Malpensa e tra l'aereo e la torre di controllo di Milano, in base alla distribuzione dei relitti dell'aereo sul suolo e dal racconto dei testimoni.

Le coordinate dell'aereo, con i relativi riferimenti orari, furono le seguenti:

Orario **Descrizione degli eventi**

- | | |
|-------|---|
| 17:05 | L'aereo chiede alla torre di controllo della Malpensa l'autorizzazione ad accendere i motori.
L'autorizzazione viene concessa. |
| 17:09 | L'aereo chiede l'autorizzazione al rullaggio.
L'autorizzazione viene concessa: pista 35L - QNH = 10 14.3 Mb. |
| 17:16 | L'aereo comunica di essere pronto per il decollo.
L'aereo riceve l'autorizzazione a mettersi in fila per il decollo. |
| 17:17 | La torre di controllo della Malpensa comunica all'aereo le coordinate ricevute dalla torre di controllo di Milano:

"Malpensa-Parigi, via NDB Saronno e Biella. Sopra Saronno a 4,000 piedi (1200 m). Raggiungere quota 10,000 piedi (3000 m) o superiore sopra Saronno seguendo il circuito di attesa. Avvicinarsi a Biella e alla catena montuosa a una altitudine di 18,500 piedi (5600 m)". |
| 17:19 | L'aereo ripete le coordinate – la torre di controllo di Malpensa precisa: "avvicinarsi a Saronno a una quota di 4,000 piedi (1200 m), non superiore". L'aereo conferma. |

- 17:20 La torre di controllo di Malpensa autorizza il decollo e aggiunge: "effettuare una virata a destra moderata".
- 17:21 L'aereo decolla.
La torre di controllo di Malpensa comunica: "Decollo a 20' – comunicare il raggiungimento della quota 4,000 piedi (1200 m) e Saronno".
- 17:23 L'aereo conferma.
La torre di controllo di Malpensa chiede all'aereo di riportare la propria altitudine.
L'aereo comunica di aver raggiunto la quota 2,300 piedi (700 m).
Torre di controllo di Malpensa: "Stabilire il collegamento con la torre di controllo di Milano sulla frequenza 125.3 Mc/s".
L'aereo conferma.
- 17:24 Il collegamento tra l'aereo e la torre di controllo di Milano (Linate) viene stabilito, ma la comunicazione è interrotta, poiché alla stazione di controllo di Milano si è verificato un black-out elettrico.
- 17:26 L'aereo comunica di aver raggiunto quota 6,000 piedi (1800 m) nel circuito di Saronno.
Torre di controllo di Milano: "Ricevuto, comunicare uscita da Saronno".
L'aereo conferma.
- 17:32 L'aereo comunica alla torre di controllo di Milano che sta lasciando Saronno a 32' e a quota 10,000 piedi (3000 m) e che sta proseguendo verso Biella.
Torre di controllo di Milano: "Ricevuto, comunicare il raggiungimento di quota 18,500 piedi (5600 m) e tempo stimato per raggiungere Biella".
- 17:32'30" L'aereo risponde: "Aspettate un momento – La mia stima dice Biella a 45' – quattro cinque".
- 17:32'40" L'aereo: "Ricevuto... Ricevuto".
- 17:35 In base alle dichiarazioni rilasciate dai testimoni e dall'orario evidenziato dagli orologi delle vittime, l'aereo si schianta al suolo alle 17:35 circa.

17:45 La torre di controllo di Milano tenta di entrare in collegamento con l'aereo a più riprese senza successo. Il pilota in seconda del DC-6B della Sabena decollato da Malpensa alcuni minuti prima e che alle 17:45 si trova sopra il Monte Ceneri a una quota di 16,000 piedi (4800 m), entra in collegamento per due volte.

Resoconto delle testimonianze

Un Comitato con a capo Robert Myersburg della FAA *International Engineering Section* si prese cura di raccogliere e analizzare il racconto dei testimoni. Ulteriori testimonianze vennero raccolte dai Carabinieri, ricevute sotto forma di lettera o chiamata telefonica.

In base a quanto dichiarato dai testimoni ritenuti credibili, al momento dello schianto, ovvero alle 17:35, nelle vicinanze di Olgiate Olona cadeva una pioggia moderata e le nuvole erano a una altitudine stimata di 600-700 metri.

In pratica tutti i testimoni raccontarono di aver visto inizialmente l'aereo al di sotto delle nuvole tra i 600 e i 700 metri di altitudine. L'aereo entrava e usciva dalle nuvole e a un certo punto veniva colpito da un fulmine ed esplose precipitando in tre pezzi distinti con l'ala destra in fiamme. Queste testimonianze non erano compatibili con la conferma del raggiungimento di quota di 10,000 piedi (3000 m) sopra Saronno comunicata dall'aereo.

Alla fine si fece chiarezza sulla contraddittorietà di questi elementi, quando si venne a conoscenza del volo SABENA partito dall'aeroporto della Malpensa alle 17:32 che subito dopo il decollo fece una virata verso destra proseguendo verso il radiofaro di Saronno, venendosi a trovare sopra l'area dello schianto alle 17:35, proprio nel momento in cui il relitto del volo 891 sbucò fuori dalle nuvole: l'aereo DC-6B del volo 648 della SABENA decollato dalla Malpensa entrava e usciva dalle nuvole a una altitudine di circa 800 m, più o meno nella stessa area e approssimativamente nello stesso istante dello schianto del volo 891, con un margine di errore di più o meno 30 secondi.

Era quindi il DC-6B della SABENA l'aereo che i testimoni avevano visto sparire nelle nuvole, e fu l'esplosione dell'ala destra del *Super Constellation* avvenuta proprio nel momento in cui questa balzò fuori dalle nuvole che indusse i testimoni a credere di aver visto l'aereo esplodere. È, quindi, evidente che non solo si verificò un incidente ma addirittura se ne sfiorò un'altro (il possibile impatto tra il *Super Constellation* della TWA e il DC-6B della SABENA).

Ricerche più approfondite portarono alla fine a trovare dei testimoni che confermarono la rotta e il tipo di aereo della SABENA e che quindi fecero definitivamente cadere le ipotesi molto fantasiose della maggior parte dei testimoni oculari del disastro aereo.

In pratica dunque, quello che realmente tutti i testimoni videro - compresi quelli giudicati credibili - era il relitto dell'aereo del volo 891 sbucare fuori dalle nuvole in tre pezzi principali, con l'ala destra che esplodeva dopo essere divenuta visibile ai testimoni a terra i quali assistettero poi all'impatto con il suolo delle diverse parti principali dell'aereo.

Nessuno, in definitiva, vide l'incidente accadere in quota; di conseguenza nessun elemento può essere riportato da alcun testimone quale causa del disastro aereo.