

# CORRIERE DELLA SERA

L'ANNIVERSARIO, 65 ANNI DOPO

## Il disastro aereo di Malpensa: il decollo, il fulmine, lo schianto del Super-Constellation, i 69 morti. «Precipitava come una torcia»

di Leonard Berberi

Il 26 giugno 1959 un Super-Constellation con 69 persone a bordo decolla dall'aeroporto di Milano con destinazione Parigi e poi Chicago. Ma pochi minuti dopo il decollo il velivolo precipita durante una fitta pioggia



«Può un Super-Constellation, abituato alle grandi bufere intercontinentali, spaventarsi per un piccolo domestico temporale della Pianura padana?», si chiede, nella [prima pagina del Corriere della Sera del 27 giugno 1959](#), Dino Buzzati. La risposta, oltre un anno dopo, arriva dai massimi esperti del settore: «Sì». Il **volo Twa 891 Atene-Roma-Milano-Parigi-Chicago**, effettuato con uno degli aerei più moderni dell'epoca, precipita a Olgiate Olona (Varese) poco dopo il decollo da Malpensa — nel tardo pomeriggio del 26 giugno 1959 — per una saetta unita a un bel po' di sfortuna. **Sessantanove vittime: all'epoca è la peggior tragedia aerea italiana.** A 65 anni di distanza rimane la quinta peggior sciagura.

### *Un velivolo per tratte intercontinentali*

Il «Super-Constellation» è il **Lockheed L-1649 Starliner**. Un **quadrimotore (a pistoni) lungo 35 metri, con un'apertura alare di quasi 46 metri**. Il velivolo può — o meglio: poteva — accogliere fino a 99 passeggeri, toccare i 607 chilometri orari di velocità e coprire fino a 9 mila chilometri. E per questo veniva utilizzato per i collegamenti intercontinentali, come iniziò a fare da subito la **compagnia americana Trans World Airlines, nota come Twa**, e una delle società che ha fatto la storia dell'aviazione. Ma l'aereo è stato sviluppato e commercializzato in un momento in cui il settore iniziava già a guardare con maggiore attenzione ai motori a reazione.



Il «Super-Constellation» a Roma Ciampino: è l'aereo precipitato poi in Lombardia

### *I tragitto: Atene, Roma, Malpensa*

Sono le 12.15 (le 11.15 in Italia) del 26 giugno 1959 e **il volo Twa 891 decolla con 6 passeggeri dall'aeroporto di Atene**. È diretto a Roma Ciampino. Nella Capitale il vettore cambia aereo, mantenendo lo stesso modello, e sostituisce parte dell'equipaggio, come previsto. Altre 15 persone salgono a bordo poco prima della ri-partenza verso le tre del pomeriggio verso Milano Malpensa. **In provincia di Varese il quadrimotore atterra alle 16.36 per imbarcare altri 40 viaggiatori**. Dei 59 clienti totali 5 sono in Prima classe, 54 in Economy. I nove membri dell'equipaggio comprendono tre piloti, due ingegneri, tre assistenti di volo. Ci sono **36 americani, 16 italiani, 7 francesi, 4 britannici, 3 cileni, un tedesco, un israeliano, un siriano**.



La prima pagina del «Corriere» del 27 giugno 1959

### *Il 29enne che insiste per salire a bordo*

Il tragitto prevede un'altra sosta a Parigi-Orly (per far scendere 28 passeggeri) e arrivo a Chicago la mattina successiva. Il comandante del volo Paul S. Grade, 50 anni e un'enorme esperienza, si presenta al centro meteo e operativo dove **il tenente Vincenzo Vacirca lo aggiorna della situazione in quota. Le condizioni meteo sono «sfavorevoli, con continue scariche elettriche e forti turbolenze»**, stabiliscono gli investigatori. La situazione non è buona, «ma nemmeno proibitiva» per quel tipo di aeromobile. Grade decide di partire. Quel giorno altri velivoli (42 in tutto) arrivano e decollano senza particolari problemi. Intanto **Valerio Reggiani**, figlio 29enne di un noto imprenditore bergamasco, **arriva di corsa a Malpensa. È in ritardo** per quel volo e infatti ai banconi del check-in gli suggeriscono di prenderne uno successivo. **Ma lui insiste** — ritardatario cronico quale è e viaggiatore frequente sopra l'Atlantico — **e riesce a imbarcarsi.**



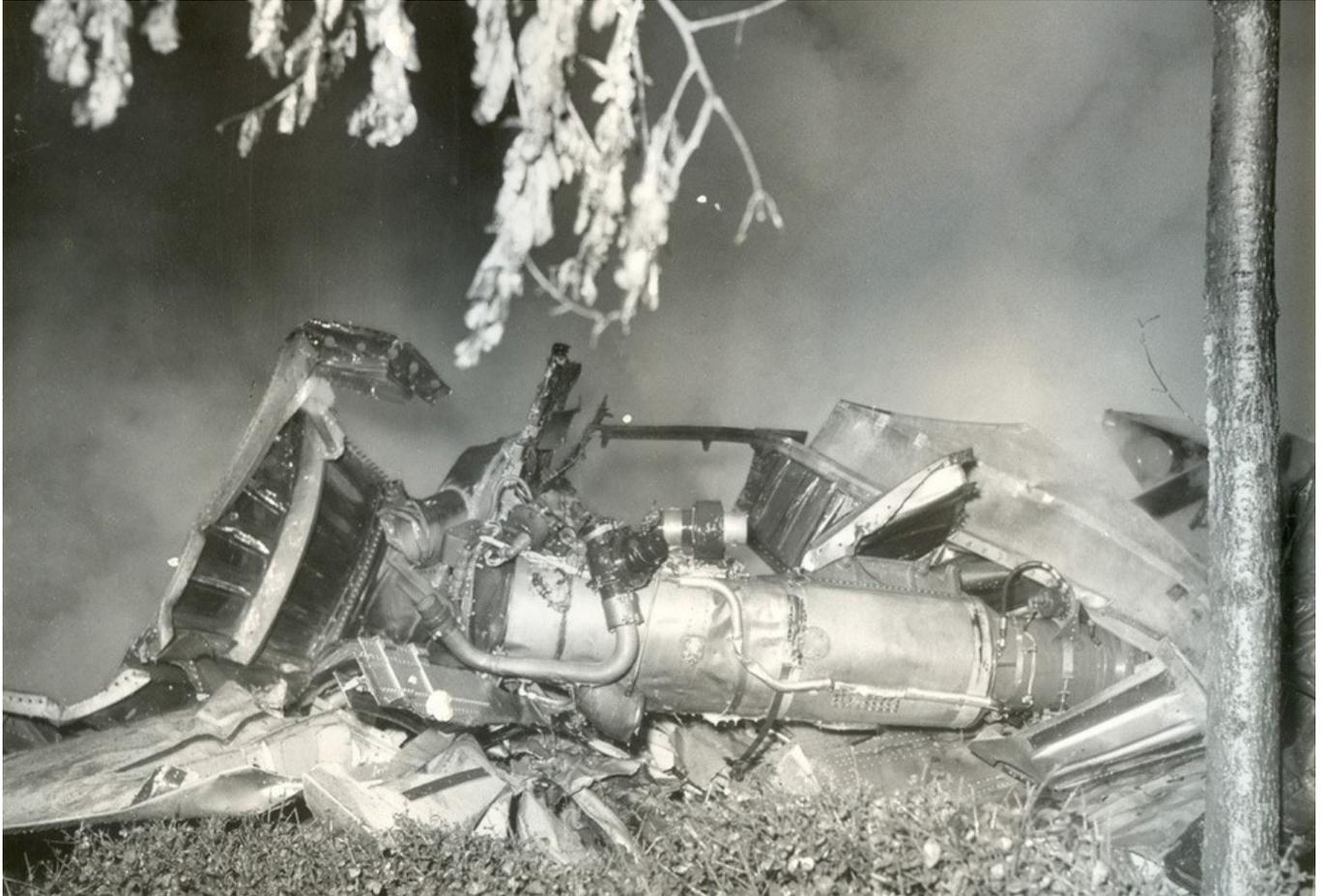
Il terminal dell'aeroporto di Milano Malpensa negli anni Sessanta

### *Il decollo per Parigi*

Alle 17.05 dalla cabina di pilotaggio **chiedono alla torre (e la ottengono) l'autorizzazione ad accendere i motori.** Quattro minuti dopo il velivolo chiede il via libera a rullare: il controllore concede il via libera indicando la pista 35 sinistra. **Alle 17.16 i piloti comunicano di essere pronti al decollo.** L'ok arriva alle 17.17. «Malpensa-Parigi, via NDB (radiofaro, *ndr*) Saronno e Biella — dicono dalla torre —. Avvicinarsi a Saronno a 4 mila piedi (1.219 metri, *ndr*), salire a 10 mila o di più sopra Saronno. Avvicinarsi a Biella a 18.500 piedi e mantenere l'altitudine». Alle 17.19 dall'aereo ripetono le istruzioni. **Alle 17.20 il Lockheed L-1649 Starliner parte per Parigi.**

## *In volo*

Tre minuti dopo dalla torre chiedono al velivolo di comunicare la quota alla quale si trova: «2.300 piedi», rispondono dalla cabina. **Alle 17.24 il velivolo si mette in contatto con il centro di controllo di Milano Linate**, ma la comunicazione non è stabile perché nell'edificio è saltata la corrente. Alle 17.26 l'aereo dice che si trova nell'area di Saronno a 6 mila piedi. **Alle 17.32 e 40 secondi dalla cabina segnalano che stanno lasciando l'area a 10 mila piedi e procedono verso Biella.** «Ricevuto, ditemi quando raggiungerete quota 18.500 mila piedi e il tempo stimato per Biella», chiedono i controllori da Linate. «Aspettate un attimo — replicano dal volo —. **Stimiamo di arrivare a Biella alle 17.45**».



Uno dei motori dell'aereo precipitato in provincia di Varese

## *Lo schianto (senza aver lanciato un allarme)*

**Alle 17.33 sempre dall'aereo dicono «Roger... Roger»**, che sta a indicare nel gergo il messaggio ricevuto e compreso. **Sono le ultime parole pronunciate dal Twa891.** Non viene lanciato nessun allarme quando il volo è circa 11 mila piedi e procede a 315 chilometri orari. **Alle 17.35** — come segnalano gli orologi rotti dei passeggeri a bordo — **il Super-Constellation si schianta al suolo.** Alle 17.45 il centro di controllo di Milano prova più volte a ripristinare il contatto con i piloti, ma senza successo. Ci prova (per due volte) anche il primo ufficiale di un Dc-6B della belga Sabena Airline decollato da poco sempre da Malpensa ma non ottiene risposta.



L'arcivescovo di Milano e futuro papa, il cardinale Giovanni Battista Montini, impartisce la benedizione ai resti delle vittime ancora tra le lamiere (foto Archivio Corriere)

### *Il boato e l'aereo che si rompe in due pezzi*

«Guardavo in direzione di Saronno e ho seguito l'apparecchio che volava fra le nubi», racconta Ugo Barbieri, 15enne che vive in una cascina, ai cronisti. «D'un tratto vidi un lampo vicinissimo all'apparecchio. **Sentii un boato e vidi l'aeroplano rompersi in due pezzi. Uno bruciava, l'altro no**». «Quello che bruciava — prosegue — veniva giù come una foglia. **Tutto bruciava, le fiamme arrivavano al tetto del fienile**». Fiamme, aggiunge Carmen Adobati, anche lei residente in zona, «gialle, verdi, violette». L'impatto è così forte che **i detriti vengono sparsi in tre chilometri quadrati**, con una distanza massima dei rottami di tre chilometri. I timoni finiscono sul muro di cinta di uno stabilimento tessile. I quattro motori tra Marnate e Castellanza. Parte della fusoliera e del carrello a Olgiate Olona, a pochi metri dalla cascina Agnese dei testimoni oculari. **La semiala destra a oltre cinquecento metri di distanza dalla fusoliera** in un campo di granoturco a Marnate.



Le forze dell'ordine tra i rottami del velivolo (foto Archivio Corriere)

### *Tra le vittime la sorella di Enrico Fermi*

**I pompieri, nonostante la pioggia, riescono a spegnere le fiamme intorno alle 9 di sera.** Poco prima l'allora arcivescovo di Milano e futuro papa, il cardinale Giovanni Battista Montini, impartisce la benedizione ai resti delle vittime ancora tra le lamiere. I parenti dei passeggeri scoprono dell'incidente in particolare dalla radio. **Tra i morti c'è anche Maria Fermi Sacchetti, la sorella dello scienziato Enrico Fermi,** insegnante — come si legge nei documenti ufficiali — «abitante in via Monginevro 32, Roma».



L'ala destra del quadrimotore, quella colpita dal fulmine, ritrovato in un campo di granturco nei pressi di Marnate (foto Archivio Corriere)

### *I corpi abbracciati e il bimbo che non risulta nel registro*

**Il recupero delle vittime inizia all'alba di sabato 27 giugno 1959.** Molti dei corpi vengono trovati uniti tra loro, si direbbe abbracciati «come se, ancora vivi, avessero realizzato l'imminente grande pericolo e morte», spiega chi ha eseguito l'autopsia. Verso le 19.30 lo strazio non ha fine. Quando viene individuato **il corpo di un'assistente di volo** i soccorritori notano che **aggrappato a lei c'è un bimbo di 2 anni.** Una scoperta che lascia perplessi perché **non risulta nel registro d'imbarco.** Si tratta di Luis Quinteros Jr, in viaggio con Pilar Quinteros, 5 anni, e Sonia Labbe, 24: sono i figli e la moglie dell'ambasciatore del Cile in Giappone. Più in là viene recuperato quello che resta di una donna, **Malfisa Celli Bertolucci, 24 anni, in avanzato stato di gravidanza.** Così avanzato che l'impatto le ha squarciato il grembo e sbalzato pure il feto che portava, raccontano i giornali dell'epoca.



Il dolore della sorella di Valerio Reggiani, morto nell'incidente aereo (foto Archivio Corriere)

### *Le indagini e le ipotesi*

Vengono avviate quattro commissioni d'inchiesta. Mentre l'aereo viene «ricomposto» nel modo più fedele possibile, **si prosegue con la raccolta di 55 testimonianze scritte di persone del posto**, di chi nei dintorni ha osservato il cielo e dei pompieri. L'aereo non è dotato delle attuali scatole nere per questi **le indagini procedono escludendo mano a mano le varie ipotesi**. Cade il sospetto di un errore umano. Così come non regge l'idea di malfunzionamento o cedimento strutturale dovuto a una cattiva manutenzione. Viene valutata anche la possibilità di un sabotaggio, ma non c'è alcuna traccia a supportarla. E così gli esperti dell'aviazione civile e militare italiana e internazionale **indicano come causa del disastro il fulmine**.



Un pezzo della coda caduto su alcune costruzioni

### *Il fulmine e i vapori del carburante*

«In mancanza di altre prove significative e concrete — si legge nel rapporto finale di 62 pagine —, tenute in considerazione le condizioni meteo tempestose con frequenti scariche elettriche verificatesi nell'area al momento dello schianto, **si può ipotizzare che l'esplosione dei vapori del carburante contenuti nel serbatoio numero 7 sia stata innescata**, attraverso i tubi di uscita, **dall'accensione dei vapori del carburante che fuoriuscivano da detti tubi** quale conseguenza delle scariche di elettricità statica (*streamer corona*) verificatesi in prossimità delle bocche di sfiato». Il fulmine non ha bruciato il carburante, ma i vapori che fuoriuscivano dai serbatoi dell'ala destra. Così viene «raccomandato» ai produttori di aerei e alle organizzazioni di categoria di studiare meglio questo rischio e, ai vettori, di **istruire i piloti a evitare di volare in zone «con condizioni meteo particolarmente pericolose».**



Le bare nella basilica di San Giovanni, a Busto Arsizio, delle vittime dell'incidente aereo (foto Archivio Corriere)

### *I «vascelli volanti» di Dino Buzzati*

I contadini, scrive Buzzati sul *Corriere* il giorno dopo il disastro, «sono abituati a veder passare i **magnifici vascelli volanti, così lisci, scintillanti, impassibili, simbolo di forza e di ricchezza.** Ogni tanto interrompono il lavoro e guardano in su: chissà dove va quella gente fortunata, verso qualità città e terre meravigliose. Anche ieri, forse, qualcuno, vedendo il “Super-Constellation” sollevarsi progressivamente sopra i boschi e le brughiere, avrà pensato: gente beata, quella lì, cosa pagherei a trovarmi al loro posto. Pochi secondi, e **dalle nubi piombavano giù a picco, paurosi e inverosimili, i neri morti brandelli di quella invidiata felicità».**

*lberberi@corriere.it*