

LA SCOMPARSA DEL 707 DI VARIG

30 gennaio 1979, un Boeing 707 della Varig (1) impegnato in un volo tutto-merci da Tokyo-Narita a Los Angeles scomparire nell'Oceano Pacifico senza comunicare alcuna emergenza. L'incidente rientra nella ristretta categoria dei "missing aircraft" ma ha una particolarità di non poco conto: tutti i 6 casi precedenti erano occorsi in anni dell'immediato dopoguerra quando l'assistenza al volo lasciava a desiderare ed era di moda parlare del triangolo delle Bermude (2), la scomparsa del 707 avveniva invece in anni in cui l'aviazione commerciale era maturata, prova ne sia il particolare che dopo questo caso che ora vi narreremo, bisognerà attendere l'8 marzo 2014 per trovare un altro aereo "missing", quello di MH370.

A bordo del 707 vi erano 6 membri di equipaggio. Al momento del decollo da Tokio ai comandi del volo vi era il capitano Gilberto Araújo da Silva di 55 anni il quale era uno degli undici sopravvissuti a un incidente che aveva coinvolto un Boeing 707 Varig a Parigi-Orly, sei anni prima, l'11 luglio 1973. Solo undici dei 134 occupanti sopravvissero a quell'incidente. (3)



Alle 20.45, venti minuti dopo il decollo da Narita, il volo tutto cargo 967 aveva avuto un normale contatto radio con l'ATC giapponese, il secondo contatto era previsto per le 21:23 ma quando da terra chiamarono il volo, non vi fu alcuna risposta.

A causa del prolungarsi del silenzio radio venne dichiarata l'emergenza. La marina e l'aviazione giapponese si mobilitarono immediatamente, ma il buio della notte e la fitta nebbia impedirono di effettuare mirate ricerche. Solo al sorgere del sole, quando le ricerche ripresero, si sperava di localizzare il punto di caduta. Vennero condotte vaste operazioni alle quale parteciparono anche la guardia costiera e l'aviazione statunitense che si unirono a quelle nipponiche nel tentativo di far luce sull'improvvisa e misteriosa scomparsa del cargo Varig. Passano giorni, settimane, mesi ma nulla viene individuato. Nel caso di aerei che si schiantano in mare, è comune che i rottami vengano ritrovati anche settimane dopo, trasportati dalle maree sulle coste dei continenti, ma non è quello che è successo. In quell'anno il volo Varig 967 passò alla storia come l'unico jet commerciale scomparso senza lasciare traccia. Nessun messaggio di soccorso era

stato inviato dall'equipaggio, nessun messaggio captato da un altro aereo o da operatori radio a terra, nessun relitto dell'aereo trovato, macchie di olio o carburante, pezzi di strutture leggere, plastica, che galleggiano sempre sull'acqua, ... non venne trovata nulla.

Le ricerche a un certo punto vennero interrotte e 6 mesi dopo, la famiglia del comandante Gilberto ricevette un certificato di morte. In un rapporto finale della Varig si legge quanto segue:

“Non è stato possibile trovare alcun elemento che possa far luce sulle cause della scomparsa dell'aereo”.

E' un dato di fatto che gli incidenti che accadono ad aerei tutto-merci cargo attirano scarso interesse da parte dei media, e il motivo è abbastanza evidente in quanto a bordo non vi sono passeggeri. Anche questo caso non fece eccezione e le notizie diffuse furono davvero poche.

La stampa brasiliana dedicò largo spazio alla vita professionale del comandante Gilberto, mettendo in particolare risalto la sua opera meritoria avuta nel precedente incidente del 1973, il capitano nei titoli della stampa brasiliana veniva appellato come “eroe”. (4)



Il particolare comunque che dell'aereo non si rinvenne alcuna traccia fece circolare fantasiose teorie. Alcune, ricordando il *triangolo del drago* (5) dicono che l'aereo sia stato dirottato dagli alieni, altre si rifanno a quanto avvenuto nel 1976, allorché un caccia sovietico Mikoyan-Gurevich MiG-25 disertò dalla base di Saharovka e atterrò all'aeroporto internazionale di Hokkaido, in Giappone. Interessati ai segreti del caccia, gli americani lo avrebbero smontato e caricato sul volo 967 per analizzarlo negli Stati Uniti, da cui lo scalo a Los Angeles. Ma i servizi segreti sovietici scoprirono e intercettarono l'aereo e costrinsero il comandante Gilberto ad atterrare da qualche parte nell'ex Unione Sovietica. L'equipaggio fu ucciso da agenti del KGB. Sempre rimanendo nel campo della “guerra fredda” altra teoria che circolò era quella secondo la quale l'aereo potrebbe essere stato deviato dalla rotta a causa della nebbia e aver finito per volare nello spazio aereo dell'Unione Sovietica, dove probabilmente sarebbe stato abbattuto dai MiG-25 o costretto ad atterrare, equipaggio catturato e ucciso dagli agenti del KGB.

Quest'ultima teoria è affermata da un ex copilota dell'aeronautica brasiliana e amico del capitano Da Silva, Oswaldo Profeta, attraverso il suo libro “Il mistero del 707”, pubblicato nel 1985, 6 anni dopo l'evento, che parla dell'abbattimento dell'aereo e del presunto insabbiamento della verità da parte dei sovietici.



La copertina del libro uscito nel 1985 di Oswaldo Profeta

Ma la teoria più gettonata fu quella che supponeva che l'aereo fosse stato catturato da collezionisti d'arte dal momento che trasportava quadri di un famoso pittore nippo-brasiliano: 53 dipinti dell'artista Manabu Mabe. (6) Valutate all'epoca 1,2 milioni di dollari, le opere erano state esposte in Giappone ad una mostra e stavano tornando negli Stati Uniti. Una ipotesi quest'ultima che nel corso degli anni ha perso sempre più valenza dal momento che i quadri del pittore nippo-brasiliano non sono mai stati visti da nessuna parte.

Dal punto di vista tecnico tuttavia, la teoria più accreditata è che quanto accaduto al 707 sia stato provocato da una depressurizzazione della cabina. A causa di un guasto nel sistema di pressurizzazione della cabina, l'intero equipaggio avrebbe perso i sensi cui sarebbe seguita morte per asfissia. L'aereo avrebbe volato alla stessa altitudine e nella stessa direzione con il pilota automatico, finché non ha esaurito il carburante schiantandosi da qualche parte nella vastità dell'Oceano Pacifico, a migliaia di chilometri dal luogo in cui furono accentrate le ricerche. *“È sufficiente che si sia schiantato nella sua interezza, in un'area di grande profondità e con un terreno sottomarino molto accidentato. A quel punto l'aereo cadrà, si deformerà e affonderà, depositandosi in qualche fondale e non ne sentiremo più parlare”*, così si esprime Moacyr Duarte, specialista di incidenti presso il Centro di Tecnologia dell'Università Federale di Rio de Janeiro. (7)



La zona del “triangolo del Drago” divenuta famosa, insieme al Triangolo delle Bermude negli anni settanta-ottanta grazie alle opere di Charles Berlitz. (8)

- (1) Boeing 707-323C immatricolato PP-VLU, c/n 19235. In precedenza l'aereo faceva parte della flotta di American Airlines cui era stato consegnato nel 1966.
- (2) Questi i sei casi di "missing aircraft" occorsi prima della scomparsa del volo Varig: 30/1/1948 Avro York della BSAA; 28/12/1948 DC3 della Aiborne Transport; 17/1/1949 Avro York della BSAA; 21/7/1951 DC4 della Canadian Pacific; 2/2/1953 Avro York della Skyways; 16/3/1962 Constellation della Flying Tiger.
- (3) L'aereo era il PP-VJZ (c/n 19841).
- (4) Il Boeing 707 svolgeva il volo Varig 820; dei 134 occupanti si salvarono solo 11 persone compreso il capitano Da Silva.
- (5) Il triangolo del Drago («Ma No Umi» in giapponese, ovvero «mare del drago») è una zona dell'Oceano Pacifico, la cui forma è data dai seguenti vertici: l'isola di Honshū, l'isola di Luzon, l'isola di Guam.
- (6) Manabu Mane è morto il 22 settembre 1997. Sue opere sono conservate presso l'Institute of Contemporary Art di Boston, alla Pinakothek der Moderne di Monaco di Baviera, al Museu de Arte Contemporânea di San Paolo, al Museu de Arte Moderna di Rio de Janeiro e al Walker Art Center di Minneapolis. E' da notare che alcuni testi riportano che le opere perse sarebbero state non 53, bensì 153.
- (7) <https://grandesaccidentesaereos.blogspot.com/search/label/Varig%20820%20y%20967>
- (8) "Bermuda, il triangolo maledetto" uscì nel 1974; "Il triangolo del Drago" uscì nel 1989 ma non ebbe il successo del primo libro.

NL 36/2024 24 Luglio 2024

www.air-accidents.com

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

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



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 NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO È COMPLETAMENTE GRATUITO E PUÒ ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it