

Adalberto Pellegrino

# Quelli della stanza uno

I PRIMI CINQUANT'ANNI  
DI ALITALIA



cartabianca

Adalberto Pellegrino

# **Quelli della stanza uno**

**I primi cinquant'anni di Alitalia**



cartabianca

© 1997 Adalberto Pellegrino  
© 2016 Cartabianca Publishing

Copertina: Andrea Morando ([www.andreamorando.com](http://www.andreamorando.com))

Consulenza storica, restauro fotografico e codifica ebook: Diego Meozzi  
Editing: Paola Arosio

Foto: Pietro Bartolucci, Giancarlo Garello, Paul Nelhams, Elio Vergati - Nevio Mazzocco ([www.aeroportofofotostoriche.it](http://www.aeroportofofotostoriche.it)); archivi: Alexander Carloni, Patrizio Cartia, Ettore Castroni, Redazione JP4, Diego Meozzi, famiglia Orlandini, Adalberto Pellegrino, Mario Serranò

Per maggiori informazioni:

Cartabianca Publishing snc  
Via Crociali 12, 40138 Bologna BO  
[info@cartabianca.com](mailto:info@cartabianca.com)  
Tel. 051 5870996  
[www.cartabianca.com](http://www.cartabianca.com)

Prima edizione digitale: aprile 2016

ISBN: 978-88-8880-511-5

Se intendi condividere questo ebook con qualcuno, per favore scaricane una copia a pagamento. L'editoria digitale offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro opere, ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili, ai piccoli editori di proporre titoli che non potrebbero esistere in formato cartaceo. Grazie per il tuo rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.

---

## PREMESSA

La riedizione di questo libro – dopo quasi vent'anni dalla sua prima uscita – oltre a rendere nuovamente disponibile agli appassionati del volo un testo ormai introvabile, intende anche ricordare lo spirito e gli entusiasmi che hanno spinto quella che era allora la nostra Compagnia di bandiera ad affermarsi fra le prime del mondo.

L'occasione ha inoltre consentito di aggiornare significativamente l'appendice originale - sia per quanto riguarda "le date dell'Alitalia" sia per la composizione della sua flotta - ampliandole oltre i limiti temporali relativi, invece, agli episodi vissuti da "quelli della stanza uno"; gli artefici di una storia irripetibile che non sarebbe giusto dimenticare.

Di questa opportunità sono particolarmente grato all'Editore che può così presentare un testo rinnovato e ricco di dati che – grazie anche al formato elettronico prescelto – auspico venga opportunamente apprezzato nel panorama piuttosto avaro della pubblicistica italiana dedicata all'aviazione commerciale.

Adalberto Pellegrino

Aprile 2016

---

## INTRODUZIONE

Il 2 aprile 1946 un quadrimotore DC-4 con le strisce biancorosse della Trans World Airlines atterrava sull'aeroporto di Roma Ciampino; era il primo aeroplano civile che – nel dopoguerra – veniva a collegare l'Italia con gli Stati Uniti.

Quel viaggio era durato ventitré ore, e ciascuno dei suoi radi passeggeri aveva pagato la somma di 471 dollari. Lo scalo aereo di Ciampino si trovava ancora sotto il controllo militare alleato; si operava su una sola pista di 1800 metri – appena consolidata alle estremità da grate metalliche – con i piazzali di manovra ancora in terra battuta e con il "terminal" che era stato ricavato da una delle baracche di mattoni e lamiera che attorniavano il campo.

Il DC-4 con i colori biancorossi della TWA proseguì il volo per Atene e Il Cairo inaugurando la Sfinge, una linea "storica" della compagnia statunitense che – sulla direttrice opposta – faceva scalo a Parigi, Shannon (Irlanda) e Gander (Terranova) prima di arrivare a New York. Da quel giorno di aprile ci vorrà più di un altro anno prima che inizino a operare le rinate società aeree italiane. La nostra nuova aviazione commerciale, per decollare, dovette infatti aspettare che venisse firmato il trattato di pace definitivo fra l'Italia e le Potenze vincitrici del conflitto mondiale (10 febbraio 1947).

Il 12 aprile 1947 un DC-3 della Aerea Teseo pilotato dal comandante Pietro Caggiano si alza in volo da Firenze Peretola – base di armamento della compagnia – per Milano; tre giorni dopo spetta alla LAI (Linee Aeree Italiane) di collegare, sempre con un DC 3, Roma con Milano mentre la Aerolinee Italiane Internazionali (successivamente Alitalia) effettuerà il suo volo inaugurale una ventina di giorni più tardi (5 maggio) con un FIAT G.12 impiegato tra Torino e Roma. A quest'ultima aerolinea toccherà anche di riaffacciarsi per prima sulla rete dei collegamenti internazionali di bandiera italiana con un viaggio noleggiato Roma-Oslo che sarà effettuato con un SIAI-Marchetti SM.95 il 6 luglio successivo.

Nello stesso periodo il cielo del nostro Paese aveva cominciato a venire frequentato anche da aeroplani di altre società nazionali: la Airone, con sede a Cagliari Elmas, e poi la Aviolinee, riorganizzata a Torino dalla FIAT, e la Transadriatica che utilizzerà la base di Venezia Lido. Nel 1948 la ricostituita LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane) riprende i suoi collegamenti d'anteguerra con il Centro America mentre, da Milano, già volano gli aerei coi colori della Salpanavi ed era stata rifondata la SISA – la "storica" compagnia dei fratelli Cosulich artefice, nel 1926, dei primi collegamenti di linea regolari in Italia – con sede a Trieste, ma base operativa stabilita sul campo di Merna, a Gorizia.

Dal 1951, cessate o assorbite tutte le altre attività di trasporto aereo civile, rimangono in Italia a contendersi concessioni di traffico e cieli tricolori soltanto la LAI e Alitalia.

Da allora comincia questa mia storia di storie.

---

## QUELLE STRAORDINARIE MACCHINE VOLANTI



*L'Avro Lancasterian, discendente di un bombardiere britannico*

Per volare, anche allora, servivano gli aeroplani.

E quella non ovviabile circostanza aveva spinto tutte le società della rinata aviazione commerciale italiana ad accaparrarsi quanto vi era disponibile sul mercato. Da ricordare che – oltre alle macchine residue di produzione nazionale – esisteva l'ARAR (Azienda Rilievo Alienazione Residuati), l'organizzazione pubblica che nel 1945 aveva rilevato i surplus bellici angloamericani lasciati in Italia per gestirne la vendita; tale ente disponeva anche di numerosi velivoli tipo C-46 (Curtiss), C-47 (DC-3), e persino di alcuni C-54 (predecessori militari del DC-4) nuovi di zecca. Queste ultime macchine si trovavano per la maggior parte amucchiate sullo scalo di Napoli Capodichino, ancora sigillate nella loro protezione di plastica, come quando erano state sbarcate dalle Liberty, le navi americane che le avevano trasportate in Europa: ogni cosa disponibile al migliore offerente. Così come le casse dei pezzi di ricambio di quel tipo di aeroplani che si trovavano accatastati nei maxi-depositi alleati di Napoli e di Tombolo, nei pressi di Livorno.

Andò a finire che una trentina di C-47 di provenienza militare [\[1\]](#) –

con altri che, invece, erano stati recuperati avventurosamente dai deserti del Nord Africa dove si erano "insabbiati" – furono effettivamente utilizzati da un certo numero di aerolinee italiane dopo che altre ditte nazionali – FIAT, SIAI, Piaggio e Aeronavali – li avevano trasformati in aeroplani civili del tipo DC-3 [2]. Particolarmente la LAI – per operare sulle linee di corto raggio di cui era concessionaria e in omaggio al capitale statunitense che, tramite la TWA (Trans World Airlines) si trovava nel proprio pacchetto azionario – ritenne opportuno organizzare la linea di volo con bimotori di quel tipo, indubbiamente validi e affidabili, arrivando a includere nella sua flotta 16 DC-3 nella versione da 23 posti, ottenuti al prezzo di favore di 5.000 dollari a macchina.

L'Alitalia, invece, condizionata dal suo atto costitutivo e con una dirigenza fortemente intenzionata a privilegiare l'utilizzo di macchine di produzione nazionale – ancorché superate dalla tecnologia oramai affermatasi nel resto del mondo aeronautico – si dotò inizialmente di 4 SIAI-Marchetti SM.95 e, in attesa delle cinque macchine analoghe ordinate alla casa costruttrice, di 4 FIAT G.12 presi a noleggio dall'Aeronautica Militare. Aeroplani assolutamente privi di comfort nonché equipaggiati – purtroppo – con scadenti gruppi motopropulsori, privi di serie protezioni antighiaccio, non immuni da penalizzanti avarie ripetitive e il cui coefficiente di utilizzazione giornaliero risultò estremamente basso.

Analoghe disavventure subirono l'Airone cagliaritano – le cui ali vennero tarpate dal materiale di volo costituito da vecchi G.12 insufficientemente motorizzati, la Aviolinee (dopo la sua trasformazione in ALI Flotte Riunite) messa definitivamente a terra a seguito dell'incidente di Superga del maggio '49 e, poco tempo dopo, la ricostituita LATI (Linee Aeree Transcontinentali Italiane) che aveva ripreso il suo collegamento d'anteguerra con Caracas utilizzando una flotta di 3 SM.95.

E, per quelle compagnie, la situazione non migliorò significativamente nemmeno quando le nostre industrie di costruzioni aeronautiche – faticosamente rimessesesi in piedi dopo il disastro bellico – riuscirono a portare sul mercato alcuni "nuovi" prodotti; si trattava del

G.12 LB (o, dal 1948, del G 212) fabbricato dalla FIAT e dell'SM.95 della SIAI-Marchetti rimotorizzato con propulsori britannici, ma – per il resto – rimasti a concezioni costruttive miste (fusoliera con tubolari metallici ed ali con struttura di legno e tela) e di efficienza commerciale oramai poco competitive. Tutti questi velivoli, quando a terra, si presentavano con carrello biciclo e ancora "impennati" sul ruotino di coda, non offrivano granché in fatto di abitabilità a causa dell'architettura interna, ma anche di vibrazioni e ingresso di fumi dallo scarico e, in volo, denunciavano tutta una serie di anomalie non sempre secondarie. Nel caso della FIAT, inoltre, veniva riproposto lo schema, decisamente superato, dei tre motori anteriori, obbligato – in origine – dalla scarsa affidabilità e potenza dei propulsori made in Italy, ma – altresì – comportante maggiori consumi e manutenzioni più costose rispetto a bimotori con prestazioni analoghe; non meraviglia quindi che quelli citati furono gli ultimi aeroplani di costruzione nazionale a essere impiegati da compagnie di navigazione aerea italiane fino all'ATR del 1990. [3]

L'Alitalia, vincolata dalla sua costituzione – come detto – all'utilizzazione del materiale di volo (macchine e motori) di produzione italiana o inglese, provò inizialmente a inglobare nella sua flotta per i collegamenti transcontinentali di lungo raggio anche 3 Avro Lancastrian: aereo derivato per usi civili dal bombardiere britannico Lancaster, dall'illustre passato e piuttosto veloce (in crociera raggiungeva i 450 chilometri orari) che poteva alloggiare normalmente 13 passeggeri, ma – anch'esso – irrimediabilmente superato dai tempi. Per questo motivo, e malgrado il numero delle macchine aumentasse negli anni, la società non riuscì a migliorare sostanzialmente la redditività dei servizi tanto da mettere a dura prova le attese dei propri azionisti per un bilancio finalmente positivo.

Dal 1951, a conclusione di un radicale processo di concentrazione, restano in esercizio solamente la LAI – che aveva assorbito la ALI Flotte Riunite, nata, a sua volta, dall'unificazione di Aviolinee, Airone, SISA e Transadriatica – e l'Alitalia in cui era confluita la LATI. E anche il parco macchine nazionale si avvia verso una qualche modernizzazione.

La prima, con alle spalle sempre il potente ed esperto azionista

americano, si era sveltamente dotata di alcuni esemplari del Douglas DC-6 per operare anche sulle linee di lungo raggio dalle quali sembrava inizialmente esclusa (è la LAI, infatti, che con il suo quadrimotore inizierà – nel giugno 1950 – i voli transcontinentali di bandiera italiana tra Roma e New York) [4] e dà il via alla sostituzione dei DC-3 acquistando dalla statunitense Braniff 4 Convair 240.

L'Alitalia, che nel frattempo era stata costretta a lasciare a terra tutti i suoi G.12 e gli SM.95 nonché a dismettere l'impiego dei Lancastrian, abbandona finalmente le sue suggestioni autarchiche e, a partire dal 1951, inserisce in linea, dapprima 4 Douglas DC-4 Skymaster da 44 posti rilevati quasi nuovi dalla Pan American, e, due anni più tardi, 4 Convair 340.

Il 25 luglio 1947, l'aeroporto di Roma Ciampino era stato riconsegnato ufficialmente dagli angloamericani alle autorità italiane; ed è su quell'aerostazione – rimasto militare, ma aperto anche al traffico civile – che le nostre due società avevano trasferito la loro base di armamento.

In quanto all'aerostazione, la LAI – con la livrea degli aeroplani distinta da fascioni rossi su fondo bianco e da un logo che riprendevano quelli del suo azionista TWA – utilizzava gli edifici di Ciampino Ovest dove transitavano le compagnie d'oltre oceano, mentre l'Alitalia – con la sua partner azionaria BEA (British European Airways) e le altre aerolinee europee – si serviva delle strutture di Ciampino Est per i suoi aerei impiegati sulle linee internazionali mantenendo ancora per qualche tempo lo scalo dell'Urbe come terminale romano della rete interna.

La pitturazione degli aeroplani dell'Alitalia, in quei primissimi anni Cinquanta, aveva abbandonato il monocolor grigio degli inizi per adottare un fascione bordato di blu e suddiviso in strisce biancoazzurre – chiamato scherzosamente pentagramma – che scorreva dal musone, all'altezza dei finestrini, fino in coda; e sui fianchi anteriori della fusoliera, in corrispondenza con la cabina di pilotaggio spiccava il logo della freccia alata: il simbolo ispirato dalla rondinella della SAM [5] prebellica (derivata a sua volta da quella della preesistente Transadriatica e poi utilizzata dall'Ala Littoria anche se seminasosta dal

fascio del regime), ma ruotato di novanta gradi secondo il disegno fatto in casa dalla nuora dell'ambasciatore Giuseppe De Michelis, primo presidente della compagnia.

Lo scalo di Ciampino che in un primo tempo disponeva di una sola pista orientata grosso modo da nord a sud, consolidata dagli Alleati con grate metalliche, era stato successivamente dotato di una seconda striscia parallela – lunga quasi duemila metri – attrezzata con impianti luminosi provvisori in grado di consentirne l'operatività notturna. Solamente con l'amministrazione italiana però – a partire dalla metà del 1947 – la pista principale poté venire convenientemente allungata e rinforzata con copertura del manto in macadam nonché corredata da apparecchiature luminose stabili per i voli notturni.

Nella parte sud dell'aeroporto, parallelamente alle piste, erano stati ristrutturati alcuni hangar da dedicare ai servizi di supporto e di manutenzione; e, in quei locali, entrambe le nostre compagnie si organizzarono per garantire al meglio l'efficienza delle loro nuove macchine.

Aerei interamente metallici e con carrello triciclo, dotati di scalette retrattili e con motopropulsori sempre più sofisticati e potenti; e, poi, con il radar meteorologico di bordo e tutte le altre innovazioni strumentali e costruttive proposte dall'industria aeronautica internazionale entrate finalmente a far parte anche della flotta di bandiera italiana.

Ma – soprattutto – aeroplani con la cabina pressurizzata: novità sensazionale che ci fece subito comprendere come l'aviazione aveva concluso la stagione della sua infanzia ed era entrata decisamente nell'età dello sviluppo.

Infatti, sull'orizzonte del trasporto aereo mondiale, sfumate, ma già percettibili, si stanno stagliando le sagome fusiformi dei jet.

---

[1] Lo Stato italiano – nell'immediato dopoguerra – riuscì inizialmente a comperare 32 velivoli C-47, variante militare del DC-3; quegli aeromobili, con una rilevante dotazione di parti di ricambio, costarono 640.000 dollari e la relativa transazione avvenne nel 1946 direttamente con la commissione alleata *Foreign Liquidation*. Entro il 1948 i DC-3 operativi in Italia saranno 42.

[2] Del DC-3, il bimotore a pistoncini della statunitense Douglas, sono stati prodotti 455

esemplari direttamente per usi civili e 10.474 nella versione militare per le esigenze degli *US Army Corps* con le sigle da C-47 a C-53. Di questi, dopo la Seconda guerra mondiale, circa la metà furono convertiti in aerei per il trasporto commerciale.

[3] ATR – Sigla dell'Aereo da Trasporto Regionale – biturbina del tipo 42 e 72, costruito in pool dalla italiana Alenia e dalla francese Aérospatiale.

[4] Con I-LOVE (l'altro era immatricolato I-LADY), uno dei due DC-6 noleggiati dall'Argentina, la LAI ha effettuato il 17 luglio 1950 il primo volo di bandiera italiana Ciampino-Malpensa-New York (Comandante Bruno Trocca). Nel settembre dello stesso anno, terminato l'affitto dei due quadrielica, la LAI – grazie agli aiuti economici del piano ERP (*European Recovery Plan*) – acquisì definitivamente in flotta altri DC-6, tra cui due nuovi I-LOVE e I-LADY.

[5] SAM – Società Aerea Mediterranea: l'aerolinea diretta dal comandante Umberto Klinger nel 1931 che – dopo aver assorbito la Transadriatica, l'Aero Espresso, la SANA e la SISA – nel 1934 si trasformò in Ala Littoria. Con lo stesso acronimo SAM, il comandante Klinger costituì nel 1957 la prima compagnia aerea italiana specializzata nel volo a domanda (charter) portandola, nel 1961, a confluire nel Gruppo Alitalia.

---

## LA VICENDA DEL COMET



*Il Comet G-ALYP della BOAC precipitato nel 1954 al largo dell'isola d'Elba*

Comet, in inglese, significa cometa. E la vicenda del primo aviogetto commerciale entrato in servizio di linea – a cui era stato dato quel nome – fu veramente meteorica e tale da lasciare abbagliato, per qualche tempo, l'intero ambiente aeronautico mondiale.

Peccato che ...

Il quadrireattore Comet DH 106 – costruito dalla britannica de Havilland – venne collaudato nel 1949 e compì il volo di linea inaugurale il 2 maggio 1952 con i colori della BOAC (British Overseas Airways Company) l'aviolinea che, alcuni anni dopo, fondendosi con la BEA (British European Airways) darà vita all'attuale British Airways (BA).

Quel primo volo compì il tragitto tra Londra e Tripoli nel tempo di 3 ore e 23 minuti per poi proseguire verso Nairobi e Johannesburg alla stessa impressionante velocità subsonica in grado di ridurre drasticamente la durata dei collegamenti: quell'aereo, in crociera, poteva infatti mantenere agevolmente 788 chilometri orari con un'autonomia massima di 3.334 chilometri.

La macchina era dotata di quattro reattori DH Ghost da 2.018 chilogrammi di spinta – affiancati a due a due e incassati dentro le semiali – e consentiva un notevole comfort ai passeggeri grazie alla cabina pressurizzata, all'assenza delle vibrazioni caratteristiche degli aerei a pistoncini e alle quote di volo che potevano superare agevolmente i 12.000 metri. Nella sua versione iniziale – il Comet I di cui vennero fabbricati dieci esemplari – poteva ospitare 36 viaggiatori; una capacità che, nei successivi tipi IA, venne ampliata a 44 posti.

Aeroplani ammirati e invidiati dal mondo intero, i Comet sembravano destinati a dare al Regno Unito prestigio e – soprattutto – supremazia commerciale in un campo che già allora si preannunciava di enorme interesse. Ciò non foss'altro per il considerevole anticipo con cui quel jet era comparso sul mercato del trasporto aereo civile rispetto alla produzione concorrente; in particolare quella statunitense, un'industria dalle capacità enormi e con la notevole esperienza derivata dal recentemente concluso conflitto mondiale.

Mentre la BOAC, dopo che su quella africana, immetteva il quadrigetto sulle rotte per Tokyo e Singapore, altre aerolinee (UTA, Air France, Canadian Pacific) si affrettarono a schierarlo nelle loro flotte e persino la statunitense Pan American non esitava a mettersi in lista d'attesa ordinandone tre esemplari.

Agli aerei della prima serie seguirono il Comet II – con motori potenziati a 2.268 chilogrammi di spinta – e il Comet III che, nella fusoliera sensibilmente allargata rispetto ai tipi precedenti, poteva ospitare fino a 78 passeggeri con un raggio d'azione esteso a sfiorare i 4.000 chilometri.

Si trattava di un successo tecnologico e industriale assai rilevante che non venne offuscato nemmeno da un primo incidente – avvenuto in fase di decollo dall'aeroporto romano di Ciampino. (G-ALYZ, 26 ottobre 1952), conclusosi fortunatamente senza danni per le persone che si trovavano a bordo – e da un secondo, purtroppo distruttivo, verificatosi durante la crociera tra Karachi e Calcutta (G-ALYV, 2 maggio 1953).

Ma l'anno successivo, due immani catastrofi – succedutesi a breve distanza di tempo e con stretta analogia di circostanze – intervennero a

pregiudicare pressoché irrimediabilmente quell'inizio così lusinghiero.

Mentre si fermava l'intera flotta e la stessa catena di montaggio del plurireattore si diede il via a un'inchiesta tecnica che per quantità di personale, mezzi, tempo ed energie impiegati, ne fanno certamente la più grandiosa mai condotta in aviazione commerciale; una vicenda che, anche per la dedizione e la passione di tutti coloro che vennero impiegati nell'impresa – per mesi considerata disperata – merita di essere ricordata nella storia delle investigazioni sugli incidenti aerei.

Agli inizi del 1954 due Comet con la livrea bianco/blu della BOAC e motori della de Havilland, in servizio regolare di linea, andarono perduti – con tutti i loro passeggeri ed equipaggi – in situazioni che apparvero subito misteriose e molto simili tra loro.

Entrambi gli aviogetti erano partiti dall'aeroporto di Ciampino e stavano ancora effettuando la salita verso la quota di crociera quando sparirono, dopo il medesimo tempo dal decollo, lasciando pochissime tracce. Allora non esisteva il controllo radar del traffico aereo; e persino i registratori di volo, a bordo degli aeroplani civili, verranno installati soltanto una ventina di anni più tardi.

Il primo dei due Comet distrutti (G-ALYP) era l'aereo prototipo e si inabissò nelle vicinanze dell'isola d'Elba il 10 gennaio 1954. L'usuale inchiesta per stabilire le cause dell'incidente venne immediatamente aperta mentre iniziavano i tentativi per il recupero dei rottami; l'intera flotta dei Comet fu dapprima fermata prudenzialmente, ma poi – in assenza di controindicazioni – rimessa nuovamente in linea il 23 marzo successivo.

Solamente due settimane dopo, però, nella serata dell'8 aprile, un secondo Comet (G-ALYY), precipitò al largo di Napoli. Stavolta la flotta del quadrireattore venne messa definitivamente sul prato e il RAE (Royal Aircraft Establishment) fu investito della questione.

Sulla possibilità di scoprire subito molto – almeno in quest'ultimo caso – nessuno poteva dichiararsi ottimista; gli unici pezzi del velivolo rinvenuti erano i motori, alcune parti insignificanti della fusoliera e pochi altri oggetti galleggianti. Le acque del golfo napoletano, dove era

precipitato l'aeroplano, erano troppo profonde per tentare, con i mezzi allora disponibili, un ripescaggio sistematico del relitto la cui localizzazione, inoltre, rimaneva del tutto incerta.

Al largo dell'Elba, invece, le cose stavano andando un po' meglio. I frammenti del velivolo giacevano su un fondale a non più di centottanta metri, anche se in vicinanza di un campo minato conosciuto, ma impossibile da bonificare totalmente. Con le dovute cautele, pertanto, le ricerche vennero concentrate in quella zona; ed ebbe inizio l'indagine applicando la tecnica del confronto. Primo, si osservano i rottami per dedurre cosa potrebbe essere successo; secondo, si prende un aeroplano intero e lo si sottopone a varie prove analizzandone le reazioni per vedere cosa potrebbe succedere. In un certo senso ci si muove dal laboratorio alla scena dell'incidente e ai reperti – e viceversa – in un girotondo continuo per il raffronto dell'insieme e dei particolari.

Al principio il materiale ripescato non era sufficiente; tuttavia il fondale attorno all'isola si presentava abbastanza solido e prometteva di facilitare il ritrovamento di gran parte della carcassa dell'aeroplano che giaceva accanto a una nave da carico affondata nel corso della prima guerra mondiale, qualche anfora greca incrostata dai secoli e soltanto qualcuna delle mine ancora efficiente.

Quattro navi britanniche e dei pescherecci italiani noleggiati appositamente si misero a scandagliare scrupolosamente l'intera area guidati da un battello inglese dotato di attrezzature subacquee a riflessione magnetica. In corrispondenza di ogni eco denunciante la presenza di materiale metallico sommerso veniva collocata una boa per indicarne la posizione e consentire la successiva identificazione da parte dei sommozzatori o mediante televisione sottomarina.

Le operazioni di ricupero si protrassero da gennaio fin quasi alla fine di agosto continuando in qualsiasi condizione di tempo. Per la prima volta – in vent'anni – nevicò in primavera vicino all'isola d'Elba; il mare era spesso torbido tanto da limitare il raggio della TV subacquea a due o tre metri o, talvolta, anche a meno.

Il primo pezzo significativo del velivolo incidentato fu riportato alla luce il 12 febbraio; da quel momento il fondo marino continuò a venire

setacciato con uno speciale secchio a morsa a cui era stato affidato il compito del minuzioso ripescaggio. Mano a mano che le parti risalivano a galla venivano spedite in Inghilterra; i motori alla de Havilland, tutto il resto al quartier generale del RAE – sulla base di Farnborough – dove uno staff di tecnici cominciò a ricomporre centinaia di brandelli metallici in un mosaico tridimensionale sagomato con la forma del Comet.

Lentamente le lamiere contorte di G-ALYP, come un fantasma, principiarono a ritornare aeroplano appoggiandosi sul simulacro di apposite strutture di legno che era stato allestito in un'aviorimessa di quel centro aeronautico britannico.

Dopo l'incidente di Napoli, qualcuno aveva avanzato dei dubbi sulla resistenza della cabina pressurizzata. Un'ipotesi che appariva incredibile, almeno allo stato delle cognizioni dell'epoca; anche perché non si riteneva verosimile che sintomi di fatica del materiale potessero manifestarsi dopo un così limitato periodo di utilizzazione.

Tuttavia tale tesi venne debitamente considerata; e per verificarne l'attendibilità si decise di sottoporre l'intera fusoliera del Comet a una prova di resistenza specifica, immergendola nell'acqua. In aprile si dette avvio alla costruzione della speciale cisterna in cui svolgere le varie analisi sulla struttura che sarebbe stata sollecitata gradualmente fino a distruzione. La BOAC destinò allo scopo l'aeromobile G-ALYU spogliato di tutti gli accessori; anche le rimanenti parti non strutturali furono rimosse al fine di consentire una più agevole sorveglianza del rivestimento e delle nervature portanti; vennero smontati i piani di coda sia orizzontali sia verticali e la fusoliera fu così avviata ai suoi ultimi cicli d'impiego da compiersi, stavolta, a mollo nell'acqua.

La vasca venne completata intorno a quel pezzo di aereo e sigillata con guarnizioni gonfiabili al punto di uscita delle ali; dopo di che la cisterna e il Comet che vi giaceva, furono riempiti d'acqua; e si provvide ad aumentare opportunamente la pressione all'interno della fusoliera. A questo punto, appositi martinetti idraulici iniziarono – dall'esterno – ad alzare e abbassare l'aereo per simulare le condizioni di volo; furono

riprodotti anche i carichi aerodinamici e le raffiche di vento riscontrabili durante il normale impiego di linea.

Il ciclo per la raccolta dei valori si dimostrò piuttosto rapido: le sollecitazioni corrispondenti a quelle di un volo di media durata si raggiungevano infatti in sei minuti soltanto. E anche i dati per riprodurre i valori delle effettive raffiche in quota si trovarono rapidamente desumendoli da precedenti rapporti di voli prova effettuati da un altro Comet dell'aerolinea inglese che era stato equipaggiato con accelerometri.

Nel frattempo era stata avviata, e procedeva con ritmo febbrile, una terza serie di indagini.

Per attuarla si era dovuto destinare al laboratorio volante un altro Comet della flotta BOAC che – a tempo di record – era stato attrezzato con apparecchiature di collaudo allo scopo di indagare sulle vibrazioni e sulle eventuali sollecitazioni anomale delle strutture indotte particolarmente dai rotori dei propulsori a getto che, come si ricorderà, si trovavano incassati nel corpo stesso delle due semiali.

Quest'ultimo aeroplano, dotato di oltre un centinaio di strumenti speciali e scortato da un velivolo militare Canberra che lo filmava in continuità dall'esterno, doveva salire in quota fino a 40.000 piedi – senza pressurizzazione – per dei test di quindici minuti ciascuno; la durata massima delle prove consentita dai limiti fisici dell'equipaggio costretto a lavorare indossando le maschere per l'ossigeno.

Ad una prima fase di questa serie di controlli seguirono altri voli sperimentali dedicati alla verifica di particolari comportamenti aerodinamici e dei problemi connessi alla ventilazione del carburante nei diversi serbatoi.

L'equipaggio per queste missioni era composto da piloti collaudatori del RAE e da ufficiali della RAF (Royal Air Force) istruiti appositamente all'impiego della macchina e dei motori; con essi si trovavano a bordo una ventina di scienziati – fra cui una donna – che, durante l'arco di tre mesi, compirono oltre cento ore di volo.

Grazie per aver letto l'anteprima del  
nostro ebook

Potete acquistare il libro su  
[www.cartabianca.com/shop](http://www.cartabianca.com/shop)

L'editoria digitale offre ai nuovi autori più opportunità di pubblicare le loro opere, ai lettori di acquistare libri a prezzi più accessibili, ai piccoli editori di proporre titoli che altrimenti non verrebbero pubblicati.

Grazie per il vostro rispetto del lavoro di chi scrive e di chi pubblica.

