

# STORIA

## Da *L'Aerotecnica* di settantacinque anni fa

Vol. XII – n. 9  
Settembre – 1932

### Scontro in aria fra uno Junkers "Ju 52/3m,, e un "Flamingo,,

Quest'incidente *di volo* è eccezionale nella storia dell'aviazione giacchè in esso si è verificato il fatto singolare che uno dei due apparecchi scontratisi sia rimasto sotto il controllo del pilota e, non ostante le gravi avarie riportate, sia riuscito ad atterrare felicemente.

È interessante sentire come si sono espressi su questo incidente il direttore della *Luft Hlansa* Milch che trovavasi sullo Junkers e il pilota dell'apparecchio stesso capitano Polte.

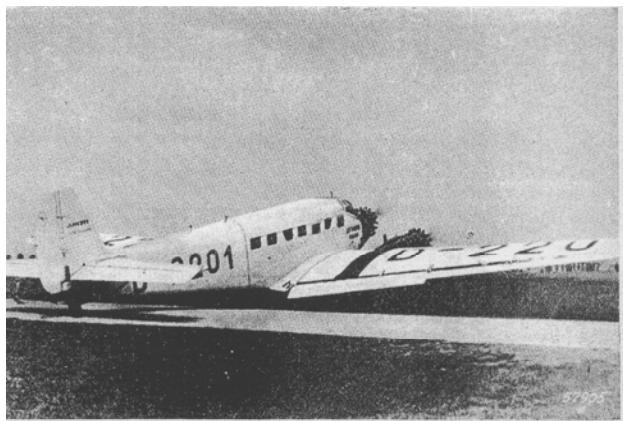


Fig.1 – L'apparecchio Ju 52/3m nell'aeroporto di Monaco prima della partenza per il drammatico viaggio di ritorno a Berlino.

Il direttore della Luft Hansa dà la seguente descrizione del fatto:

« Avevamo lasciato l'aeroporto di Oberwiesefeld in Monaco nel viaggio di ritorno a Berlino e passavamo a circa 300 metri di altezza sull'aeroporto Schleissheim di Monaco, quando improvvisamente risuonò uno spaventoso fragore, tanto che al primo momento pensammo ad

una esplosione. La parete di sinistra della nostra cabina mostrò improvvisamente grossi fori, aparendo in parte schiacciata., mentre pezzi di ogni genere volavano nella cabina stessa. Il nostro «Ju 52» sbandò nello stesso tempo fortemente a sinistra perdendo circa 50 metri d'altezza. Ci accorgemmo allora che il nostro motore di sinistra era stato strappato dall'ala della stessa parte, fortemente schiacciata e pendeva sul davanti, mentre l'elica appariva danneggiata. Che si trattasse d'un urto con un altro apparecchio, nessuno lo pensò, perchè l'altro apparecchio non si era visto.

« Solo dopo sapemmo che un Flamingo aveva dal di sotto urtato la nostra ruota sinistra., quindi il motore e l'ala, della stessa parte e poi era precipitato. IL capitano pilota Polte e il suo meccanico Haengsen, che stava al seggiolino con doppio comando, riuscirono dopo alcuni secondi a riprendere il controllo dell'apparecchio che ruotava verso sinistra e, tolto prudentemente gas, mettevano l'apparecchio in volo planato, mentre nello stesso tempo Haengsen in previsione d'un atterraggio violento, toglieva la corrente. Con i due motori rimasti si riuscì a superare una linea d'alta tensione e alcuni alberi e, dopo una base planata, si atterrò in un campo di grano. Si constatò allora che la ruota sinistra non c'era più, cosicchè nel posarsi a terra l'apparecchio si appoggiò sull'ala sinistra, ruotando su sè stesso d'oltre 100°. La fusoliera col motore centrale e la cabina nonchè l'ala destra, rimasero intatte cosicchè nessuna delle persone a bordo riportò danni».

Ecco adesso il rapporto del capitano W. Polte:

« Avevamo lasciato a mezzogiorno Zurigo col nostro apparecchio vincitore del giro delle Alpi e, dopo una breve fermata a Monaco, era nostra intenzione proseguire per Berlino. Io avevo a bordo tre passeggeri appartenenti alla Luft Hansa, il direttore Milch e gli ingegneri Achterberg e Gassel. L'equipaggio era compo-

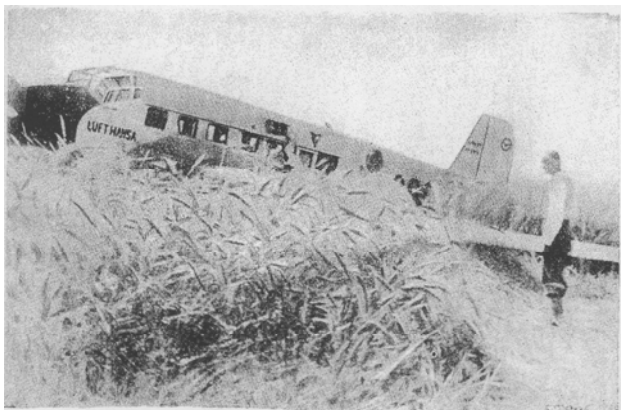


Fig. 2 – L'apparecchio dopo l'atterraggio in un campo d'orzo in prossimità dell'aeroporto di Schleissheim – Monaco.

Dal confronto di questa con la figura 1 si vede che la cabina non ostante il violento urto e il conseguente atterraggio forzato, senza la metà destra del carrello, è completamente integra. Da ciò si spiega come i passeggeri siano potuti rimanere incolumi.

sto oltre che da me, dal mio vecchio meccanico Haengsen e dal radiotelegrafista Maur.

« In Monaco avevamo sbrigato alcune faccende di servizio ed eravamo tutti di ottimo umore. Pensavamo: fra due ore e mezza saremo a Berlino e faremo festa per la nostra vittoria delle Alpi. Invece doveva avvenire altrimenti...

« Verso le 15 e 40 decollammo dall'aeroporto commerciale di Monaco, Oberwiesefeld. La rotta su Berlino passa direttamente sul campo scuola di Monaco, Schleissheim, a circa 10 chilometri dalla città. Avevo sorvolato il campo ad un'altezza fra i 200 e i 300 metri e ci trovavamo precisamente sul limite di questo. Improvvisamente un fracasso assordante. La mia macchina era stata colpita da un potente urto, spinta in alto e rovesciata. Vedo pezzi di metallo volare, vedo macchie di olio e un grosso buco sull'ala sinistra. Il motore di sinistra sta pendendo da un montante, l'ala è strappata a destra e a sinistra del castello motore, l'elica metallica era piegata.

« Che era avvenuto? Non ho il tempo di riflettere, il mio pensiero si ferma solo sull'ipotesi che sia avvenuta una esplosione sul motore di sinistra. Tento di rimettere la macchina in equilibrio. Grazie a Dio, i comandi sono ancora intatti! Ma quanto tempo potremo ancora resistere?

« Non è il caso di tornare a Oberwiesefeld. Ogni secondo può costarci la vita. Mi dispongo per un atterraggio di fortuna. Passa forse un secondo, ne passano due ed io posso

atterrare dolcemente su un campo d'orzo, nelle immediate vicinanze del campo Schleissheim. Ce la siamo cavata con la sola paura !

« Siamò appena al sicuro sui terreno e l'ing. Achterberg esclama: «Dobbiamo aver avuto uno scontro». Posso appena raccapazzarmi. Ma realmente sul nostro Junker erano attaccati pezzi e brandelli d'un'altra macchina.

« Esaminiamo il nostro apparecchio. Il nostro motore di sinistra è rovinato e il carrello di sinistra se ne è partito. Possiamo rallegrarci d'aver fatto così tranquillamente il nostro atterraggio di fortuna.

« Non sappiamo però spiegarci come le cose siano andate. Solo al campo di Schleissheim ci viene spiegato il tragico enigma : l'allievo pilota Kruse ci ha investito col suo « Flamingo ». È precipitato a terra e, mentre i pezzi della sua macchina si sfasciavano al suolo, ha tentato di salvarsi col paracadute. Ma questo portò a terra un moribondo...

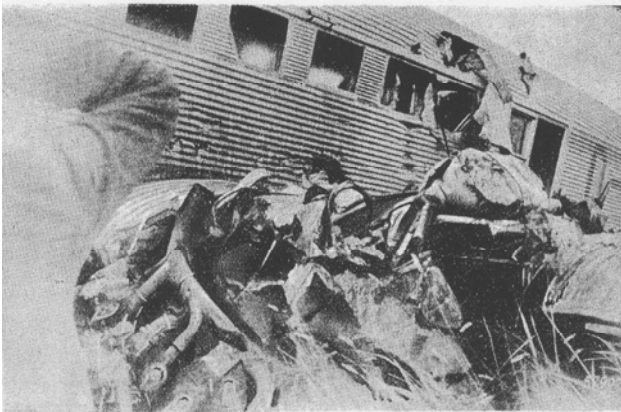
« Ritengo che il giovane allievo pilota, che, come appare, voleva disporsi ad atterrare, abbia concentrata tutta la sua attenzione sul campo e sulla sua distanza da questo e non si sia perciò accorto affatto della nostra macchina. L'urto col nostro gigantesco trimotore che volava a circa. 200 km/ora fu per esso fatale e mancò poco che non lo fosse anche per noi... ».

Lo « Ju 52 » è la più recente creazione della Ditta Junkers, la quale dopo le prescritte prove di volo in Dessau di 100 ore ha fatto il suo debutto come apparecchio commerciale nella gara del giro delle Alpi. Ha m<sup>3</sup> 23 di spazio per passeggeri e merci e può portare posti per 12-17 passeggeri. Il suo equipaggio è di 2-3 uomini. Esso presenta una importante novità tecnica la cosiddetta «doppia ala Junkers», dispositivo che permette di variare il profilo alare durante il volo e che quindi può, secondo il bisogno, aumentare la capacità di salita dell'apparecchio o diminuire la sua velocità di atterraggio.

La Ditta Junkers in un suo comunicato del 6 agosto sostiene che questo nuovo dispositivo abbia avuto il suo battesimo di

fuoco appunto nell'odierno incidente, asserendo che fu appunto in virtù della doppia ala che Polte potè diminuire fortemente la velocità di atterraggio della macchina, che procedeva a grande velocità, e che, dopo averle fatto superare la linea di alta tensione, potè farla adagiare dolcemente a terra.

Altre conclusioni che la ditta stessa deduce dall'incidente è che questo, mentre da una parte prova l'eccellenza di pilota del capitano Polte, prova anche l'eccellenza della costruzione completamente metallica e del sistema ad ala bassa, patrocinati da Junkers. Infatti un apparecchio della massa dell'« Ju 52», non completamente metallico come questo, avrebbe subito assai più gravi danni, rendendo impossibile un sicuro atterraggio. Così pure un apparecchio ad ala alta, nel presente caso di atterraggio forzato con mezzo carrello mancante, avrebbe portato ad uno schiacciamento del fondo della cabina con gravi conseguenze per le persone.



*Fig. 3 – Nella figura si vede il castello motore di sinistra sul quale venne ad urtare il «Flamingo». Sulla porzione mediana dell'ala e sulla cabina non vi sono contorsioni. I danni sulla parete della cabina furono causati da proiezioni di parti del «Flamingo».*