

AD OVEST DI LOS ROQUES

Per meglio comprendere cosa possa essere accaduto ai tre velivoli che nel 1997, 2008 e 2013 sono scomparsi tra Caracas e Los Roques con sedici nostri connazionali a bordo proporrò un approfondimento sulle caratteristiche degli spazi aerei che interessano la zona in quanto a nostro parere per capire queste incomprensibili scomparse bisogna soffermarsi non tanto sulle correnti marine, come puntualmente ci viene proposto all'indomani del ritrovamento di bagagli o relitti, quanto piuttosto sulle caratteristiche delle vie del cielo in quella regione geografica. Studiando le carte di navigazione aerea si potrà infatti constatare come tutti gli indizi **conducano ad ovest di Los Roques**.

Ma innanzitutto ricordiamo i vari ritrovamenti occorsi.

Curacao è una isola che si trova a **nord ovest** di Caracas la quale insieme a Sint Maarten ha ottenuto nel 2010 lo status di nazione costitutiva del Regno dei Paesi Bassi così come lo è già l'isola di Aruba, distaccatasi dalle Antille Olandesi il 1° gennaio 1986. Sulle sue spiagge è stato ritrovato il kitesurf di Missoni, nonché i rottami di un aereo. E malgrado è stato appurato che quest'ultimo ritrovamento non ha alcun legame con il Britten Norman 2 scomparso il 4 gennaio 2013, esso è tuttavia estremamente utile per capire la situazione che regna in quella zona. Di solito infatti allorchè in uno Stato si rinvergono i rottami di un aereo la normale reazione che ne segue è quella di comunicare *“abbiamo trovato l'aereo che stavamo cercando, quello scomparso pochi giorni fa”*. Quando un velivolo si trova in difficoltà il pilota, che deve essere in contatto con il centro controllo dell'area che sorvola, comunica l'emergenza e scattano le ricerche. Ipotizzando che il pilota non abbia il tempo di dichiarare l'emergenza rimane il fatto che ogni aereo, ripetiamo e sottolineiamo, **ogni velivolo in volo deve mantenere il contatto radio** con un centro di controllo regionale. Ebbene il fatto che nella regione volo (FIR) di Curacao si ritrovino dei rottami senza che ufficialmente sia stato dichiarato disperso alcun velivolo è un particolare che la dice lunga su come in quell'area gli aerei in volo vengono monitorati e controllati. In poche parole nel caso non fossimo stati abbastanza chiari, proprio quel ritrovamento di rottami -ma soprattutto le modalità che hanno accompagnato l'annuncio della scoperta- dimostrano che evidentemente quello spazio aereo è a dir poco *“vulnerabile”* nel senso che gli aerei possono entrare, sorvolare e uscire, senza venir identificati e intercettati.

Non crediamo sia un caso se dal gennaio 2012 Curacao e Sint Maarten sono stati declassati dalla statunitense FAA (Federal Aviation Agency) a categoria 2, fatto questo che significa che essi “non ottemperano agli standard di sicurezza internazionale” stabiliti dall'ICAO.

Sia l'isola di Curacao come quella vicina di Bonaire ove stati ritrovati due borsoni anch'essi appartenenti alla famiglia Missoni, si trovano **ad ovest** della rotta incriminata.

Il corpo del co-pilota Osmel Avila del volo Transaven 2081 (2008) verrà ritrovato sulle coste dello stato venezuelano di Falcon il quale anch'esso si trova **ad ovest** di Caracas proprio di fronte alle isole di Curacao e Bonaire.

Per il corpo del cittadino australiano che si trovava a bordo del volo del 2 marzo 1997 (Mario Parolo e Teresa de Bellis) mancano le coordinate esatte e si parla genericamente di ritrovamento avvenuto a nord di Caracas a circa 40 miglia.

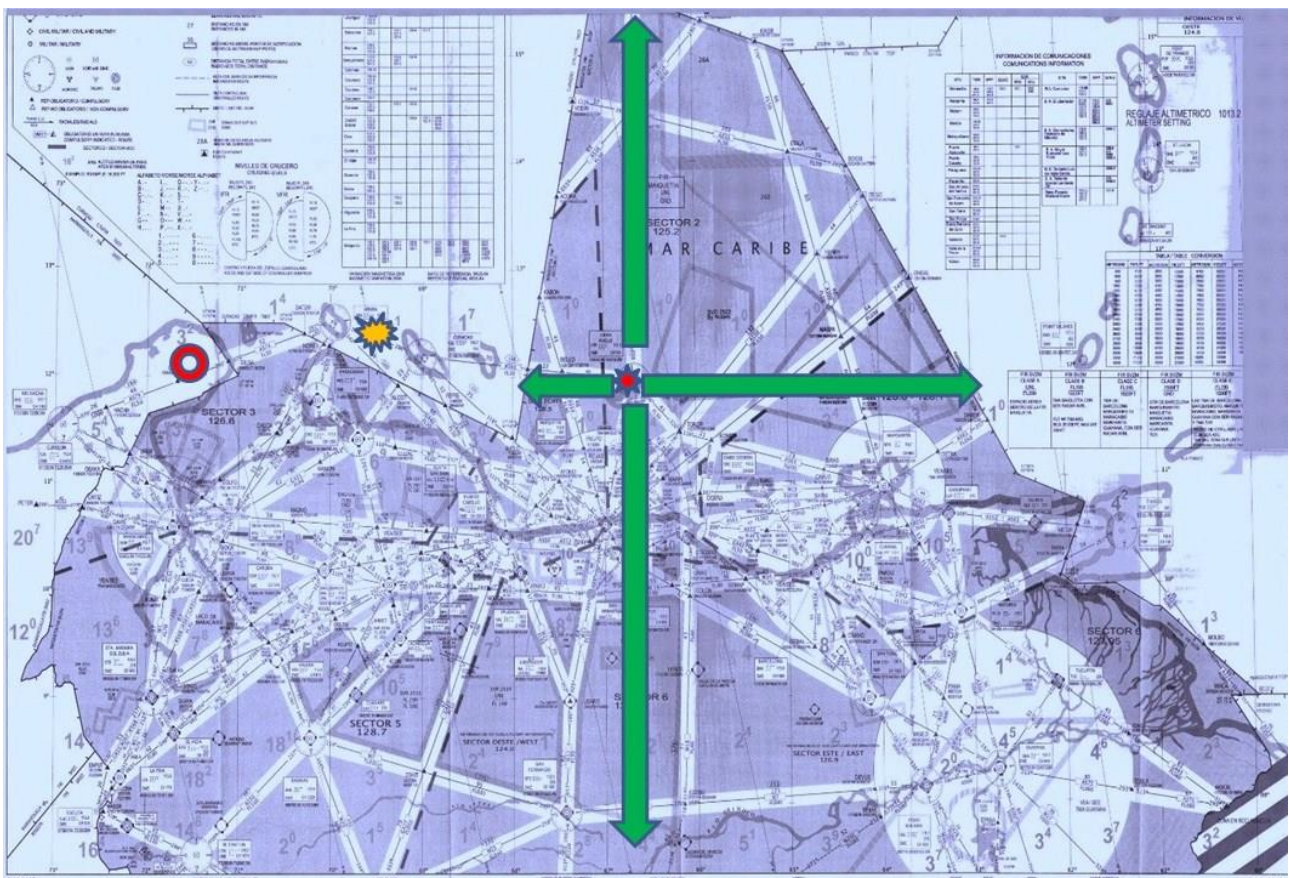
Ancora, un recente servizio pubblicato sul settimanale “Oggi” da spazio ad una email giunta in redazione da un ex narcotrafficante ora recluso in Spagna, il quale invita a concentrare le ricerche nella penisola di La

Guajira, anche'essa **ad ovest** della rotta in esame. In questo territorio le forze colombiane hanno più volte trovato e distrutto piste di volo illegali usate per il traffico di droga.

Prima di passare ad illustrare la situazione di quelle che abbiamo chiamato *le vie del cielo* dobbiamo aprire una parentesi sulla quantità di carburante imbarcato.

Sia il velivolo interessato dall'incidente del gennaio 2008, sia l'Islander di quest'anno sono entrambi decollati con il pieno di carburante per una rotta che complessivamente, fra andata e ritorno, è di appena 164 miglia nautiche (circa 300 km). Inoltre l'aereo del 2008, un Let 410, partirà con 14 passeggeri a bordo pur essendo certificato per 19 ; anche l'Islander del 2013 avrebbe potuto imbarcare altri 4 passeggeri. Quindi i due voli avrebbero potuto imbarcare altri passeggeri, ma gli operatori interessati in entrambi i casi li hanno lasciati a terra(*). Facendo tutti i calcoli di carburante secondo le norme (scalo alternato, autonomia di emergenza, riserva) se ne deduce che entrambi quegli aerei avevano carburante a bordo per coprire distanze eccedenti i 1000 chilometri.

Fatte tutte queste precisazioni possiamo ora spostare il nostro obiettivo sulle strade del cielo e vi invitiamo ad osservare la sottostante carta di rotta ove la zona in blu scuro identifica lo spazio aereo sotto giurisdizione venezuelana.



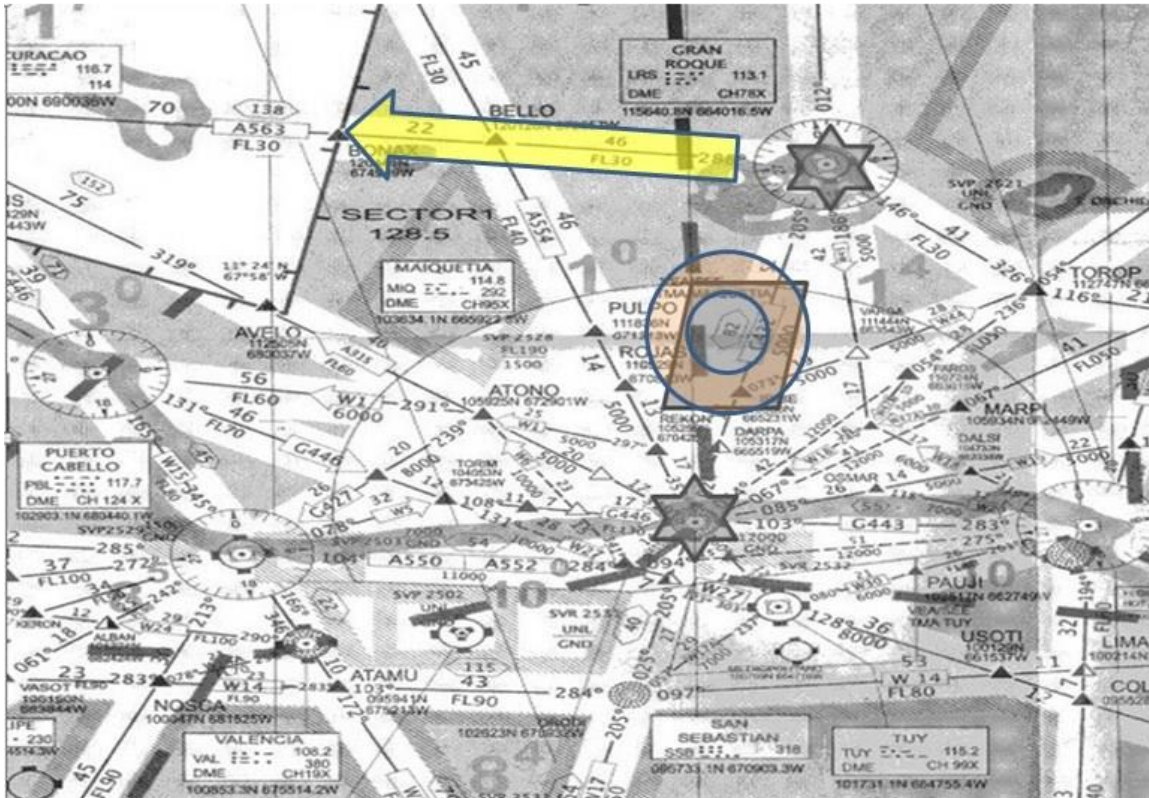
La stella rossa al centro indica la posizione di Los Roques ;

L'anello rosso a sinistra indica la penisola di La Guajira, in territorio colombiano ;

La stella mediana in giallo indica la posizione delle ex Antille Olandesi (Aruba, Curacao e Bonaire)

Nella carta abbiamo voluto evidenziare con frecce verdi le distanze che da Los Roques un velivolo deve coprire se volesse “scompare” dallo spazio aereo venezuelano.

Ebbene appare in tutta evidenza che solo la rotta a ovest di Los Roques è quella che permette la più rapida uscita dal cielo venezuelano. Sono appena 68 infatti le miglia che separano Los Roques dal confine con la vicina area di giurisdizione di Curacao.



In questa seconda carta abbiamo evidenziato in giallo le 68 miglia (22+46) le quali sono addirittura inferiori all'intera tratta che separa Los Roques da Caracas che, come appare nell'anello arancione, misura 82 miglia nautiche. Quest'ultima carta aiuta anche a capire per quale motivo le scomparse dei tre velivoli sono tutte avvenute, sia che il volo proveniva da Caracas, sia che il volo era in uscita da Los Roques, sempre in prossimità di Los Roques e mai nelle vicinanze di Caracas: infatti, sempre osservando la prima carta appare evidente che più l'aereo si avvicina a Caracas più la distanza da percorrere per sconfinare nello spazio aereo di Curacao aumenterebbe.

Se poi una volta entrati nella regione volo di Curacao gli aerei possono scomparire senza troppa difficoltà, e raggiungere il territorio colombiano come abbiamo dimostrato con la vicenda dei rottami dell'aereo che si era detto “avrebbero potuto essere quelli di Missoni” possiamo davvero ancora meravigliarci se tutti i ritrovamenti avvengono ad ovest di Los Roques ?

A quali conclusioni portano queste nostre deduzioni è agevole immaginare, ed a questo punto è inevitabile sentirsi porre una domanda più che legittima, ovvero per quale motivo si dovrebbero sequestrare aerei con persone a bordo. In merito vi è da osservare che i casi su cui noi ci siamo soffermati, quelli con italiani a bordo, sono avvenuti nel 1997, 2008 e 2013 ovvero sono occorsi a considerevole distanza di anni gli uni dagli altri. Nel frattempo, come da noi ampiamente evidenziato nel rapporto “I desaparecidos dei cieli” le cronache del Venezuela hanno continuato a registrare una serie consistente di aerei scomparsi dagli

aeroporti senza passeggeri a bordo; una risposta al dubbio pertanto potrebbe venir data dal prendere atto che il sequestro di aeromobili è un **fenomeno ricorrente che praticamente non conosce soste**, e dovremmo considerare l'ipotesi che in taluni casi potrebbe sorgere la necessità di "consegne urgenti" da effettuare in momenti nei quali non vi è disponibilità di aeromobili rubati. Si ricordi inoltre che la pista di Los Roques ha una lunghezza di appena 1000 metri e gli aerei adatti a tale limitata lunghezza sono l'ideale per atterrare in piste illegali improvvisate. Se qualcuno trovasse non soddisfacenti queste spiegazioni rifletta sul particolare, crediamo anch'esso significativo, che nelle cronache della *safety* mondiale non si sono mai registrati casi in cui un velivolo scomparso in mare non lasci traccia alcuna di rottame o chiazza carburante sul luogo dell'impatto nell'immediatezza dell'incidente; a tal proposito va ricordato che stiamo parlando di una rotta di appena 82 miglia nautiche ovvero una distanza inferiore di **meno della metà** di quella che separa Fiumicino a Cagliari.

(*) La notizia che i voli sono partiti lasciando a terra passeggeri è riportata sul numero di Febbraio di "Volare" nell'articolo "Posti vuoti a pieno carico".

| |
|---|
| 2 Marzo 1997 Cessna 402 (YV784C) ; Caracas-Gran Roque |
| 4 Gennaio 2008 Let 410 (YV2081) ; Caracas-Gran Roque |
| 4 Gennaio 2013 BN2 (YV2615) ; Gran Roque-Caracas |

AAR- Safety Newsletter (3/13), 4 Aprile 2013