

TRANSAVEN-2081: IL VENEZUELA E LA BLACK LIST

Ad aprile di quest'anno ad una profondità di **3800/4000 metri**, teniamo bene a mente questo particolare, è stata ritrovata la scatola nera ed altri rottami dell'A330 Air France inabissatosi nell'Oceano Atlantico il primo giugno del 2009; l'aviazione civile quando vuole è capace di sorprendere.

Non altrettanto può dirsi nei confronti di quanto accaduto il 4 gennaio del 2008 durante una "modesta" traversata di circa 30 minuti da Caracas a Gran Roque in Venezuela, quando in una zona ove il fondale marino varia **da 100 a 1500** metri, scompariva un Let 410 della compagnia venezuelana Transaven il quale –incredibili a dirsi- sembra essersi letteralmente smaterializzato.

Ad appena una decina di miglia nautiche dall'aeroporto di arrivo ad una altitudine di 3000 piedi il pilota venezuelano, Esteban Lahoud Bessil Acosta di 36 anni, riporta problemi ai motori fornendo la distanza dal radiofaro di Caracas, la radiale e poi il silenzio radio. I giornali riporteranno tutti la immancabile frase "scomparso dai schermi radar" ma in realtà nessun radar aveva potuto vedere cosa accadeva dal momento che il punto della sciagura era fuori della portata del radar di Caracas-Maiquetia e lo scalo di Los Rodeos non dispone di alcun apparato simile. Alcuni tecnici ipotizzano un evento statisticamente assai improbabile e cioè il doppio e contemporaneo cedimento di entrambi i motori, altri rammentano il caso dell'ATR72 di Tuninter finito in mare al largo di Palermo dopo aver finito il carburante. Ma il particolare che l'FDR non abbia trasmesso per permettere la localizzazione del velivolo unitamente al ritrovamento del cadavere del secondo pilota (unico tangibile indizio disponibile ad oggi) che risulta però deceduto prima di entrare in acqua, hanno contribuito a gettare inquietanti interrogativi sull'intera vicenda. Ma vi sono ancora altri punti controversi; rimane infatti l'interrogativo sul reale numero delle persone che si trovavano a bordo, ufficialmente si parla di 12 passeggeri e 2 membri di equipaggio, ma all'indomani della scomparsa del velivolo, il Generale Antonio Rivero, responsabile della protezione civile, dichiarava alla Reuters che all'ultimo momento sull'aereo erano saliti altri quattro extra-passeggeri, portando così il totale delle persone a bordo a 18. Inoltre vi è da citare il "giallo" del cellulare di uno dei passeggeri -chiamato da un conoscente che si trovava nelle Maldive- che squillava regolarmente, dando il segnale di libero 24 ore dopo la scomparsa del volo. Insomma tanti gli interrogativi senza risposta i quali vanno inquadrati nel contesto della Nazione in questione. Non si può considerare insignificante il particolare che il sito *Viaggiare Sicuri* del nostro Ministero degli Esteri ancora oggi riporta l'avviso: *"La situazione di sicurezza nel Paese è molto precaria, con fenomeni di criminalità molto diffusi (aggressioni, anche violente, a scopo di rapina). Negli ultimi anni sono considerevolmente aumentati i sequestri di persona a scopo di estorsione...."*

Per quanto riguarda invece l'evento che viene spesso indicato come "fotocopia" dell'incidente Transaven, va annotato che l'incidente occorso il 2 marzo 1997 al Cessna 402 della Chapi Air Travel dove perirono sulla stessa rotta altri due nostri connazionali riguardava non un volo "scheduled" come quello Transaven bensì un volo a domanda; una differenza sostanziale, a nostro parere, in quanto i voli schedulati-regolari sono soggetti a stringenti controlli di security, misure applicate in parte nel caso dei voli a domanda non regolari. Altro particolare che va corretto è quello relativo al fatto che la "Chapi Air" e la Transaven siano la stessa compagnia. Nell'ultima edizione, da poco uscita, del *JP Airline Fleets* risulta che le due compagnie sono distinte; la prima con una flotta composta da due Britten Norman BN2 Islander, la seconda con tre Let 410 e due BN2. La Transaven è una compagnia fondata nel 1988 che ancora oggi risulta attiva, quindi per essa non sembra essere stato attuato lo stratagemma del cambio denominazione. Ricordiamo ad esempio che dopo un incidente mortale che causò 110 vittime (1996) la compagnia statunitense ValuJet

divenne AirTran; dopo l'incidente del 2005 che provocò 16 vittime Tuninter fu ridenominata Sevenair.

Sulla rete abbondano siti che trattano ogni aspetto dell'incidente Transaven, anche con traduzioni di documenti dalla lingua spagnola all'italiana, rimandiamo ad essi per chi vuole apprendere ulteriori dettagli in merito (*). In questa sede, vorremmo invece accentrare l'attenzione dei lettori su un aspetto apparentemente poco trattato ma che a nostro parere meriterebbe più attenzione, e cioè sul fatto che malgrado i numerosi incidenti che hanno riguardato l'aviazione civile venezuelana, è perlomeno singolare che nessuna compagnia aerea di questo Paese risulti inclusa nella black list della UE quella lista cioè che **dovrebbe fornire indicazioni ai passeggeri sulle aerolinee che hanno problemi con la safety**. Leggendo la lista degli incidenti più significativi occorsi dal gennaio 2008 ad oggi ad aeromobili civili immatricolati "YV" che riportiamo sotto, dubitiamo non possano sorgere interrogativi sul fatto che una qualche azione correttiva dovrebbe essere intrapresa dagli organismi competenti.

13/09/2010:	ATR42	CONVIASA	17 vittime	precipitato in fase finale all'A/P di Puerto Ordaz.
26/08/2009:	C-208	AEREOTUY	0	costretto ammaraggio durante volo da Los Roques a Porlamar; occupanti tratti in salvo da pescatori.
16/08/2009:	BN-2		0	costretto ammaraggio durante volo da Los Roques a Caracas.
19/07/2009:	BA32	KAVOK	0	danneggiato durante atterraggio a Metropolitan A/P.
17/04/2009:	C-208	AEREOTUY	1	incidente durante il decollo dallo scalo di Canaima.
21/02/2008:	ATR42	SANTA BARBARA	46	impatta montagna subito dopo il decollo da Merida.
13/02/2008:	BA31	SASCA	0	in atterraggio finisce oltre la pista di Los Roques.

Colpisce il particolare che dopo l'incidente Transaven occorso nel tratto di mare fra Caracas e Los Roques, **sono avvenuti ben altri due eventi caratterizzati da ammaraggi nella stessa area**. Verrebbe quasi da dire che in quella zona di mare dovrebbe essere posizionata una OSV (Ocean Station Vessel) una nave che una volta l'ICAO stazionava nelle aree strategiche delle traversate oceaniche per prestare soccorso ai velivoli in difficoltà.

Nel nostro sito www.air-accidents.com è riportata la tabella, aggiornata al 31 dicembre 2010, che mostra il rateo fra numero incidenti mortali occorsi e le RPK (Revenue-Pax-Km) che **ogni Paese** ha prodotto; è una modalità da noi adottata per saggiare il rateo di sicurezza che le singole nazioni offrono. Ebbene uno sguardo alla posizione del Venezuela mostra la posizione non certo ottimale che questo Paese offre come *safety*. Ora non sono pochi coloro che vedono in alcuni di questi incidenti possibili ingerenze di narcotrafficienti, ma appare evidente come, anche volendo focalizzarsi su questo aspetto, la *security* a tutti gli effetti sia anch'essa un problema di stretta competenza dell'autorità dell'aviazione civile che ha il compito di dotare gli aeroporti nazionali di quegli strumenti atti a evitare l'intrusione a bordo di materiale o uomini pericolosi per la sicurezza del volo. Quindi da qualsiasi angolazione lo si voglia considerare il problema rimane, sia esso prettamente tecnico (*safety*), sia esso di sicurezza (*security*). E ciò, lo ripetiamo, rende incomprensibile l'assenza di vettori venezolani nella lista UE.

Il Venezuela era stato downgradato dalla FAA a livello 2 dal 1995 all'aprile 2006, in questa data era stato riportato a categoria 1. **Quando però nel giro di tre anni in un Paese avvengono 2 ammaraggi, scompare un aereo, un velivolo impatta una montagna, un altro precipita nella fase finale, tanto per rimanere ai più significativi, eventi tutti occorsi a velivoli di compagnie locali, sinceramente è difficile ritenere che in quel Paese l'aviation authorities comply with ICAO standards, come prevede l'appartenere alla categoria 1.**

(*) Fra i tanti segnaliamo: www.famigliadurante.org ; www.stefanoefabiola.org

