

DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA'

Quando avviene un incidente aereo è obbligo del Paese competente per giurisdizione di procedere allo svolgimento delle indagini per appurare le cause della sciagura. Sono i regolamenti ICAO a prevedere e regolare la materia. Il rapporto è dovuto anche se dell'aereo e dei suoi occupanti si perdono le tracce (Malesia 370 insegna), ma soprattutto un tale obbligo è quanto mai necessario se l'aereo viene ritrovato e sorgono dubbi sulle modalità della sciagura. Il tutto con l'obiettivo primario di evitare il ripetersi di tragedie simili. Ad aprile 2017 abbiamo inoltrato all'ICAO di Montreal la richiesta per sapere se nel caso dell'incidente occorso il 4 gennaio 2013 nelle acque venezuelane (caso Missoni) fosse stato emesso il rapporto investigativo, ma la risposta avuta è stata negativa, nessun rapporto è stato trasmesso dalle autorità venezuelane all'ICAO.

Quello di Missoni era stato il terzo di una serie di sciagure aeree nelle quali hanno perso la vita quindici nostri connazionali.

- 2 marzo 1997, Cessna 402 (YV784C), in volo da Caracas a Los Roques velivolo mai rintracciato.
- 4 gennaio 2008, Let 410 (YV2081), in volo da Caracas a Los Roques, velivolo recuperato nel novembre 2013.
- 4 gennaio 2013, Islander BN2 (YV2615) in volo da Los Roques a Caracas, recuperato nel novembre 2013

I passeggeri italiani:

- **YV784** : Mario Parolo, Teresa De Bellis;
- **YV2081**: Rita Calanni, Annalisa Montanari, Paolo Durante e Bruna Guernieri, Emma e Sofia Durante, Stefano Fragione e Fabiola Napoli;
- **YV2615**: Vittorio Missoni, Maurizia Castiglioni, Guido Foresti, Elda Scalvenzi.

In realtà fra l'incidente del 1997 e quello del 2008, sempre rimanendo nell'ambito del coinvolgimento di nostri connazionali, bisognerebbe aggiungere anche il Beechcraft A36 Bonanza (YV2257P) scomparso il 12 febbraio 2004 con a bordo quattro persone, Betty Buzzi Battaglia, il consorte Franco Michelangelo Rosetta, Barbara Virginia Buzzi Battaglia e del pilota che era lo stesso proprietario del velivolo l'imprenditore italo-venezuelano Antonio Buzzi Fontanella. L'aereo era decollato da Los Roques diretto a Base Sucre Maracay. Nel caso di questa scomparsa va tuttavia precisato che l'aereo in questione non effettuava un volo di linea o charter bensì era un velivolo privato di proprietà dell'imprenditore Buzzi Fontanella. Anche questa scomparsa è avvenuta su un tragitto estremamente breve: l'aereo era decollato alle 16.30 e stimava l'arrivo alle 17.28

A settembre del 2006 la consorte di Antonio Buzzi, signora Sonia, richiedeva alle autorità venezuelane che fossero riprese le ricerche del velivolo che trasportava i suoi familiari.

Insomma la situazione in quell'area non è delle più tranquille come dimostra il sottostante elenco (1) di fonte venezuelana che elenca tutti i casi di "Illecita interferenza" avvenuti dal 1958 e aggiornato al 2004.



INTERFERENCIA ILÍCITA

RESUMEN DE SECUESTROS AÉREOS

Ocurridos en Venezuela

Desde el 01ENE58 hasta el 19 de Abril de 2004

| Nº | FECHA | MATRICULA | ABORDAJE | ACTUARON | PERSONAS | OBSERVACIONES |
|----|-----------|------------|----------------------------|---------------------|----------|--------------------------------|
| 1 | 1-Ene-58 | FAV-7ATI | Base Aérea "El Libertador" | Militares Golpistas | 18 | Devuelto por Colombia. |
| 2 | 28-Abr-60 | YV-C-AFE | Maiquetía | Venganza Personal | 14 + | Exploto en Vuelo en Venezuela. |
| 3 | 8-Jun-61 | FV-4BT-1 | Puerto Cabello | Presos Militares | 17 | Devuelto por Curazao. |
| 4 | 27-Nov-61 | YV-C-EVG | Maiquetía | Guerrilla-Política | 43 | Devuelto por Curazao. |
| 5 | 28-Nov-63 | YV-C-AVH | Ciudad Bolívar | Guerrilla-Política | 14 | Devuelto por Trinidad. |
| 6 | 21-Mar-68 | YV-C-AVA | Maiquetía | Guerrilla-Política | 50 | Devuelto por Cuba. |
| 7 | 19-Jun-68 | YV-C-ABM | Santo Domingo | Guerrilla-Política | 76 | Devuelto por Cuba. |
| 8 | 11-Feb-69 | YV-C-AAA | Maracaibo | Guerrilla-Política | 68 | Devuelto por Cuba. |
| 9 | 29-May-71 | N-423PA | Maiquetía | Guerrilla-Política | 69 | Devuelto por Cuba. |
| 10 | 12-Oct-71 | YV-C-AVA | Barcelona | Religioso | 41 | Devuelto por Cuba. |
| 11 | 18-May-73 | YV-C-EVD | Valera | Guerrilla-Política | 37 | Devuelto por Cuba. |
| 12 | 26-Jun-73 | FAV-1529 | Barcelona | Venganza Personal | 2 | Devuelto por Cuba. |
| 13 | 31-Oct-73 | YV-C-LEV | Barquisimeto | Problemas Personal | 83 | Abortado en Venezuela. |
| 14 | 6-Nov-80 | YV-57C | Maiquetía | Guerrilla-Política | 62 | Devuelto por Cuba. |
| 15 | 5-Dic-80 | YV-33C | Porlamar | Robo (Hampa común) | 104 | Recuperado en Venezuela. |
| 16 | 5-Dic-81 | YV-21C | Maiquetía | Guerrilla-Política | 85 | Devuelto por Cuba. |
| 17 | 5-Dic-81 | YV-74C | Maiquetía | Guerrilla-Política | 89 | Devuelto por Cuba. |
| 18 | 5-Dic-81 | YV-25C | Maiquetía | Guerrilla-Política | 87 | Devuelto por Cuba. |
| 19 | 17-Jul-84 | YV-2146P | Acarigua | Narcotraficantes | 4 | Sin localizar. |
| 20 | 29-Jul-84 | YV-21C | Maiquetía | Guerrilla-Política | 87 | Devuelto por Curazao. |
| 21 | 28-Dic-84 | YV-356C | Guanare | Narcotraficantes | 6 | Destruído en Colombia (H) |
| 22 | 8-May-86 | YV-569CP | La Carlota | Desconocidos | 2 | Recuperado en Venezuela. |
| 23 | 9-Ene-87 | YV-2335P | Hato Porvenir | Narco-Guerrilla | 6 | En Colombia FAC-5175 |
| 24 | 14-Oct-88 | YV-45CP | La Carlota | Narcotraficantes | 7 | En Colombia FAC- |
| 25 | 21-Dic-88 | YV-483CP | La Carlota | Narcotraficantes | 6 | Sin Localizar. |
| 26 | 16-Jun-89 | YV-1465P | Fundo Algarrobos | Narco-Guerrilla | 6 | Sin Localizar. |
| 27 | 21-Dic-89 | YV-437C | Ciudad Bolívar | Narcotraficantes | 7 | Devuelto por Colombia. |
| 28 | 23-Jun-90 | YV-436C | Ciudad Bolívar | Narcotraficantes | 10 | En Colombia FAC-HK-1121 |
| 29 | 21-Ago-90 | YV-201CP | Pista Edo. Bolívar | Robo (Hampa común) | 3 | Recuperado en Venezuela. |
| 30 | 5-Oct-90 | YV-252C | San Fernando de Atabapo | Narcotraficantes | 6 | Sin Localizar. |
| 31 | 5-Oct-90 | YV-244C | San Fernando de Atabapo | Narcotraficantes | 6 | Sin Localizar. |
| 32 | 8-Nov-90 | YV-2063P | Hacienda Fondo Nuevo | Narco-Guerrilla | 5 | Devuelto por Colombia. |
| 33 | 2-May-91 | YV-1080P | Paramillo | Narcotraficantes | 5 | Devuelto por Colombia. |
| 34 | 21-Sep-91 | P4-EFI | Paraguana | Narcotraficantes | 4 | Sin Localizar. |
| 35 | 15-Jun-92 | YV-245C | Anaco | Narco-(Hampa Común) | 14 | Devuelto por Colombia. |
| 36 | 16-Jul-92 | YV-668C | Puerto Ordaz | Narcotraficantes | 6 | Sin Localizar. |
| 37 | 2-Sep-92 | YV-410C | Puerto Ayacucho | Narcotraficantes | 6 | Sin Localizar. |
| 38 | 14-Nov-92 | YV-812C | Sabaneta, Edo. Bolívar | Desconocidos | 3 | Recuperado en Venezuela. |
| 39 | 6-Feb-93 | YV-535C | Hato Laguna | Narco-Guerrilla | 7 | En Colombia FAC- |
| 40 | 13-May-93 | YV-830P | Hato Mata Palos | Narco-Guerrilla | 4 | Sin Localizar. |
| 41 | 18-Mar-94 | YV-746C | San Fernando de Atabapo | Narcotraficantes | 6 | Sin Localizar. |
| 42 | 29-Abr-94 | YV-223CP | Valencia | Narcotraficantes | 6 | Sin Localizar. |
| 43 | 5-Sep-94 | YV-180C | El Milagro | Narcotraficantes | 4 | Recuperado en Venezuela. |
| 44 | 26-Oct-94 | YV-246CP | Calabozo | Narcotraficantes | 5 | Devuelto por Colombia. |
| 45 | 17-Ene-95 | YV-272C | La Paragua | Narcotraficantes | 3 | Sin Localizar. |
| 46 | 15-Feb-95 | YV-1474P | Hato en el Guárico | Narco-Guerrilla | 6 | Sin Localizar. |
| 47 | 7-Feb-96 | YV-314CP | Hato Laguna | Narco-Guerrilla | 8 | En Colombia FAC- |
| 48 | 24-Ago-96 | YV-546P | Hato San Antonio | Narco-Guerrilla | 5 | Sin Localizar. |
| 49 | 9-Ene-97 | YV-1630P | Hato El Clavo, Cinaruco | Narcotraficantes | 6 | Sin Localizar. |
| 50 | 9-Ene-97 | YV-1809P | Hato El Clavo, Cinaruco | Narcotraficantes | 5 | Sin Localizar. |
| 51 | 14-Feb-97 | YV-2507P | Hato Morocotos | Narco-Guerrilla | 6 | Sin Localizar. (USA Ciud.) |
| 52 | 13-May-97 | YV-359C | Pista Pantalón | Narcotraficantes | 3 | Sin Localizar. |
| 53 | 15-Jul-97 | YV-748C | Puerto Ayacucho | Narcotraficantes | 4 | Destruído en Colombia. |
| 54 | 17-Ago-97 | YV-606C | Tumeremo | Narcotraficantes | 5 | Sin Localizar. |
| 55 | 31-Ago-97 | YV-2052P | Karrao | Narcotraficantes | 4 | Sin Localizar. |
| 56 | 27-Oct-97 | YV-833C | Pista Pantalón | Narcotraficantes | 3 | Recuperado en Venezuela. |
| 57 | 9-Nov-97 | YV-632C | La Paragua | Narcotraficantes | 3 | Recuperado en Venezuela. |
| 58 | 25-Jul-98 | YV-404C | Maiquetía | Narcotraficantes | 13 | Devuelto por Colombia. |
| 59 | 7-Ene-99 | YV-529CP | San Tomé | Narcotraficantes | 6 | Recuperado en Colombia |
| 60 | 30-Jul-99 | YV-466C | Barinas | Narco-Guerrilla | 15 | Devuelto por las FARC |
| 61 | 7-Ago-99 | YV-O-TFA5 | Puerto Ayacucho | Narco-Guerrilla | 3 | Sin Localizar. |
| 62 | 23-Mar-00 | YV-576C | Caballote - Maripa | Narco-Guerrilla | 4 | Sin Localizar |
| 63 | 15-Jul-00 | YV-465CP | Tocuyito - Yaracuy | Narco-Guerrilla | 1 | Sin localizar |
| 64 | 11-Abr-02 | YV-200CP | Quibor - Lara | Narco-Guerrilla | 1 | Sin localizar |
| 65 | 28-Oct-02 | YV-610CP | Tumeremo - Bolívar | Narco-Guerrilla | 1 | Sin localizar |
| 66 | 21-Nov-02 | YV-304CP | Guanarito - Portuguesa | Paramilitares | 1 | Sin localizar |
| 67 | 19abr04 | YV-O-CBL-8 | Puerto Ordaz - Bolívar | Narco-Guerrilla | 3 | Siniestrado en Colombia |

Nota: + Fallecieron por atentado terrorista en Calabozo (Guarico)

ORH Última actualización 12JUL04

Interferenza illecita non è un termine strettamente aeronautico ma viene usato in alcuni paesi dell'America Latina per classificare quei casi in cui l'aereo effettua un volo illegale non autorizzato.

Come si può osservare, nel catalogare la causa di questi eventi i termini più ricorrenti sono quelli di "narcotrafficante" e "narco-guerriglia".

Se gli aeromobili coinvolti fossero registrati a nome di società o di privati che agiscono a copertura di prestanomi ci sarebbe ben poco da commentare, ma il particolare inquietante che deve far riflettere è che nella maggior parte dei casi essi altro non sono che il frutto di sequestri, dirottamenti o di aerei che improvvisamente decollano senza autorizzazioni per venir appunto usati per scopi illegali, come da esempio sottostante avvenuto di recente nel novembre 2010.

Noticias: Interferencia Ilícita del YV2285 en vía al Aeropuerto Caracas el 19-11-2010.

El día viernes 19NOV10 en horas de la mañana fue secuestrado el piloto CARLOS REINALDO MARIQUE TERAN, C.I. Nº: V-4.167.920, FN: 26AGO54, de la aeronave YV2285, MARCA: PIPER, MODELO: PA-31, SERIAL: 31-7912068, AÑO: 1979, COLOR FONDO BLANCO CON FRANJAS AZULES Y AMARILLAS, siendo interceptado por cuatro sujetos a la altura del túnel Los Ocumitos de la autopista y llevado al aeropuerto de Caracas (SVCS) donde despegó con rumbo desconocido.



Foto referencial

Posteriormente el piloto fue dejado abandonado cerca de la población de Santa Rita, Estado Guárico, Venezuela donde los secuestradores despegaron nuevamente en la avioneta con rumbo desconocido, el piloto acudió a las autoridades para denunciar el hecho. Información extra oficial.

Fuente: ORH

Notizia tratta da: *Volar En Venezuela, El portal de Aviación civil en Venezuela* ;
<http://www.volarenvenezuela.com/vev/modules.php?name=News&file=article&sid=3277>

E' anche tenendo presente tali frequenti casi di scomparsa che la pubblicazione delle inchieste sugli incidenti che avvengono in questa regione sarebbero quanto mai opportune.

Gli sviluppi del caso Missoni

Il 17 ottobre del 2013 le agenzie di stampa battevano la notizia del ritrovamento dei corpi dei passeggeri dell' aereo venezuelano inabissatosi in mare e nel frattempo denominato come il volo di "Missoni". L'aereo era scomparso il quattro gennaio di quello stesso anno mentre da Los Roques si dirigeva verso Caracas con a bordo quattro passeggeri italiani e due piloti venezuelani. (2)

Allorché a settembre dello stesso anno il velivolo venne localizzato e successivamente a novembre recuperato, il caso si sarebbe potuto considerare chiuso come uno dei non pochi incidenti avvenuti in quella zona, ma il 9 marzo 2014 si poteva apprendere che

“ Le spoglie di Maurizia Castiglioni, la compagna di Vittorio Missoni, morta dopo l'inabissamento dell'aereo su cui volava insieme all'erede della dinastia di stilisti sumiraghesi e due amici bresciani, sono tornati in Italia per essere seppelliti nel cimitero di Busto Arsizio. Nessuna nuova, invece, sulla possibilità di un rientro della salma di Vittorio Missoni. Manca ancora il riconoscimento ufficiale, sulla base dei resti reperiti dalle

autorità venezuelane all'interno del relitto del bimotore Norman, rinvenuto nello scorso ottobre in acqua. E, a questo punto, pare difficile che la triste operazione possa andare in porto. Il materiale biologico raccolto, infatti, potrebbe essere compromesso a un punto tale da rendere impossibile ogni esame che ne attesti l'identità. I familiari di Vittorio, però, non si arrendono.” (3)

A tutt'oggi la situazione non ha avuto sviluppi e questo ulteriore particolare non contribuisce certo a far chiarezza su quanto accaduto.

Quando un aereo durante l'attraversamento di una distesa marina ha problemi tecnici per non compromettere una immediata assistenza da parte dei soccorsi, provvede a comunicare la sua posizione. Per quale motivo il pilota dell'Islander non ha comunicato alcuna emergenza tanto più che egli sapeva che a bordo di quell'aereo non vi era il trasmettitore automatico di localizzazione? La radio funzionava, infatti dopo sette minuti dal decollo avvenuto alle 11.32, il pilota riportava al controllore di essere a 10 miglia da Gran Roque a 5000 piedi e veniva istruito a contattare Caracas settore avvicinamento. Ma nessuna ulteriore comunicazione radio avveniva per avvertire che l'aereo era in difficoltà e stava precipitando in mare.

Il Britten Norman è un aereo leggero, ha una velocità di crociera che non è certo quella di un jet (4) ed anche con entrambi i motori fuori uso, ipotesi remota ma non da scartare completamente, un tentativo di ammaraggio sarebbe stato del tutto fattibile. Eppure ciò che si è potuto vedere dalle foto disponibili mostrano un relitto letteralmente a pezzi, un ammasso di rottami.



Foto numero 1 parte dell'aereo YV2615 recuperata



Foto numero2: L'aereo della Transaven (YV2081) fotografato in fondo al mare; si noti la sua integrità



Foto numero 3: il DHCR della Trans Maldivian Airways incidentato il 2 luglio 2015 nelle Maldive

La foto numero 1 mostra una parte del relitto dell'aereo di Missoni recuperata; la successiva è la foto dell'altro velivolo venezuelano che è stato ritrovato durante le ricerche dell'aereo di Missoni (5)

La terza foto si riferisce ad un altro aereo, stessa classe di quelli venezuelani, precipitato in mare alle Maldive. (6)

Appare evidente che per l'Islander di Missoni, al contrario degli altri due, non vi è stato un tentativo di ammaraggio, bensì è da ritenere che qualcosa di drammatico è accaduto a bordo del velivolo:

Esplosione a bordo? Il pilota di 72 anni colto da malore si accascia ai comandi e non vi è tempo e modo per l'altro pilota di recuperare l'assetto?

Sono domande più che legittime alle quali l'inchiesta avrebbe dovuto fornire risposte. Di certo è che lo stato dei rottami solleva non pochi dubbi circa le cause della sciagura in quanto appare evidente che non vi è stato alcun tentativo di ammaraggio. Abbiamo già citato l'incidente avvenuto al volo 370 della Malaysia Airlines da Kuala Lumpur a Pechino nel marzo 2014. Per questa sciagura malgrado a tutt'oggi il relitto non sia stato ancora localizzato, sono però stati emessi rapporti sullo stato delle indagini, su ciò che progressivamente si è potuto appurare. Al di là delle differenti dimensioni dei velivoli, il concetto di base rimane lo stesso: è doveroso informare la comunità aeronautica, nonché i parenti delle vittime sui dettagli dell'incidente. Oltre a quest'ultimo aspetto umanitario, vi è da tenere presente anche l'aspetto legale riguardante le responsabilità.

Il 17 aprile 2009 sull'aeroporto di Cainama, Venezuela, è avvenuto un incidente mortale a un Cessna 206 della compagnia Aereotuy durante la fase di decollo. Un bambino inglese di 6 anni ha perduto la vita. Nel dicembre del 2012 il pilota del velivolo è stato condannato a 1 anno e 10 mesi di prigione.

In aggiunta alle richieste inoltrate all'ICAO abbiamo rivolto stessa domanda sia all'INAC, come alla JIAA venezuelane (7) chiedendo se fosse stato pubblicato il rapporto investigativo su YV2615, ma non abbiamo ottenuto alcuna email di risposta.

Altro particolare che contribuisce a gettare nebbia sulle indagini è il fatto che per questi voli locali non vi è il documento ufficiale il cosiddetto "passenger manifest" che di regola viene compilato per ogni volo di linea, pertanto potrebbe anche ipotizzarsi l'imbarco di un passeggero *last minute* che, una volta in volo, potrebbe rivelarsi essere un dirottatore il quale però *ufficialmente* non era a bordo.

Nel caso dell'altro aereo scomparso il 4 gennaio 2008 (YV2081) il comandante Esteban Bessil Acosta avverte via radio di avere a bordo 18 persone mentre in realtà risulta aver imbarcato 12 passeggeri; aggiungendo i due piloti arriviamo a quattordici.

Sono tutti problemi "pratici" che si vanno ad aggiungere alle difficoltà tecniche del ritrovamento del relitto in mare.

Nel caso Missoni tutti ricorderanno come all'indomani dell'incidente da più parti si era avanzata l'ipotesi del dirottamento, a questa conclusione si arrivò anche perchè non si era trovata la minima traccia dell'aereo nella pur breve tratta di mare che divide Los Roques da Caracas.

Ciò portava a concludere che, **se non si trova niente dove dovrebbe essere, bisognerà pur considerare altre ipotesi.**

Ebbene anche per l'area della probabile caduta e delle ricerche vi è un giallo che rimane insoluto.

Il ritrovamento da parte della *Sea Scout* è avvenuto a nord dell'isola di Los Roques mentre invece secondo l'**Onsa** (*Organizacion Nacional de Salvamento y Seguridad Maritima espacios acuaticos de Venezuela*) il velivolo veniva dato per disperso e ricercato, a sud di Los Roques, come mostra questa schermata tratta dal sito ONSA nei giorni successivi all'incidente.



In tutte queste storie aleggia un particolare sul quale a nostro avviso sarebbe necessario far chiarezza. O le autorità venezuelane provvedono a pubblicare regolarmente i rapporti investigativi su ogni incidente così come prevedono le normative internazionali fornendo lumi all'opinione pubblica e in un certo qual modo rassicurandola che gli stessi sono causati, ci si passi l'impropria espressione, da "normali" cause tecniche, oppure la mancanza degli stessi non può far altro che accrescere dubbi e timori sul perchè di queste tragedie dell'aria con tutte le conseguenze negative dal punto di vista del turismo che ne possono conseguire per l'area in questione.

Nel caso dell'incidente avvenuto alle Maldive, a distanza di appena un anno e mezzo, il 28 dicembre 2016 l'Accident Investigation Coordinating Committee (AICC) di quello Stato ha emesso il Rapporto sulle indagini ed è da sottolineare come in quell'incidente gli occupanti del velivolo fossero tutti sopravvissuti.

(1) <http://www.rescate.com/interferencia.html>

(2) Il ritrovamento avvenne tramite la nave oceanografica Sea Scout intervenuta a seguito di un particolare accordo fra il governo italiano e quello venezuelano.

(3) <http://www.ilgiorno.it/varese/cronaca/2014/03/09/1036271-missoni-losroques.shtml>

(4) 257 km/orari è la velocità di crociera di un BN2 Islander

(5) Si tratta del Let 410 di Transaven (YV2081) scomparso in rotta fra Caracas e Los Roques in data 4 gennaio 2008. A bordo anche otto cittadini italiani.

(6) Nell'incidente avvenuto il 2 luglio 2015 a un DHC6 della compagnia Trans Maldivian Airtaxi in servizio fra Komandoo Resort e Kuredu Island Resort (Maldive) vi erano a bordo 11 passeggeri e 3 membri di equipaggio. Tutti salvi dopo l'ammiraggio.

(7) INAC, Instituto Nacional de Aeronáutica Civil Venezuela ; JIAA, Junta investigadora accidentes aeronauticos.

Newsletters emesse nel corso del 2017:

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo) 1
- 18/2017:** ANCORA UNA BRETTELLA COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 Aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: TROVATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE IN UN A380, MAYDAY E ATTERRAGGIO EMERGENZA (27 Aprile)

www.air-accidents.com