

## VENEZUELA: MANCANO ANCORA DUE AEREI ALL'APPELLO

Solitamente la stampa di settore fra le rubriche che propone ai suoi lettori ve ne è una che ogni giorno ricorda una sciagura aerea o un fatto rilevante accaduto quello stesso giorno dieci, venti, cinquant'anni fa, una sorta di calendario giornaliero dal titolo "accadde il...". Noi con questo articolo vogliamo invece ricordare al pubblico incidenti aerei i quali, malgrado non si è scoperto assolutamente nulla sulle cause e la sorte degli occupanti, sono stati completamente dimenticati.

Un esempio eclatante di ciò sono gli incidenti che vennero prepotentemente portati alla ribalta delle cronache allorchè l'aereo che trasportava lo stilista Vittorio Missoni, sua moglie e altri passeggeri scomparve nel cielo venezuelano e poi una volta trovato l'aereo, degli altri casi che pure erano stati per l'occasione riproposti non se ne parlò più.

I fatti sono abbastanza recenti e pertanto saranno in molti fra i nostri lettori a ricordare quei giorni. Il **4 gennaio 2013** un Britten-Norman Islander (YV-2615) scomparve nel mar caraibico durante quello che avrebbe dovuto essere un breve volo di una mezz'ora fra Los Roques e Caracas. Insieme a Vittorio Missoni erano la moglie Maurizia Castiglioni, due amici della coppia, Elda Scalvenzi e il marito Guido Foresti, oltre al pilota venezuelano. Inizialmente le ricerche si rivelarono del tutto infruttuose con il velivolo cercato a sud dell'isola di Los Roques, mentre in realtà allorchè venne individuato, il relitto si trovava a nord dell'isola. Il ritrovamento del velivolo avvenne anche grazie all'intervento delle nostre autorità che inviarono sul luogo rappresentanti della nostra Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. (1) Insieme a questo velivolo venne ritrovato anche un altro aereo scomparso, un Let 410 immatricolato YV2081 che in data 4 gennaio 2008 aveva fatto perdere le tracce sulla tristemente nota rotta Caracas-Gran Roque. A bordo di quest'ultimo velivolo si erano imbarcati 8 nostri connazionali.

Possiamo senz'altro affermare che la scomparsa dell'aereo di Missoni si rivelò il classico esempio de *Il Vaso di Pandora*, in quanto fu grazie ad esso che vennero riportati alla luce gli altri casi di velivoli scomparsi in quell'area e dei quali già in quell'anno nessuno più parlava. Ebbene ritrovato l'aereo di Missoni, degli altri casi che servirono ai giornalisti per arricchire le loro cronache arrivando ad appellare quella rotta come maledetta, non se ne parlò più. Eppure anche essi avevano nostri connazionali a bordo, anche essi avevano parenti e familiari che avrebbero voluto sapere la sorte capitata ai loro congiunti. Con questo articolo vogliamo ricordare gli altri due voli della cui sorte non si è saputo più nulla.



<https://www.lanuovasardegna.it/regione/2013/01/06/news/quei-voli-inghiottiti-sulla-rotta-maledetta-1.6306955>

Il **2 marzo 1997** un Cessna 402 della Chapi Air (YV784) sul quale viaggiava una coppia di sposi in viaggio di nozze, Mario Parolo e Teresa De Bellis, fu il primo aereo con italiani a bordo a scomparire durante il volo fra Caracas e Los Roques. La mattina del 3 marzo 1997 a 40 miglia a nord di Maiquetia veniva recuperato un cadavere. Quello dell'australiano Robert Wood Bradley. Mostrava la testa fracassata, diverse fratture agli arti, ma nei suoi polmoni non c'era traccia di acqua. Segno che Bradley era morto prima di cadere in mare. A bordo dell'aereo, che ha nove posti, avrebbero potuto esserci altri tre passeggeri, ma all'imbarco non si è

proceduto ad alcun check-in quindi impossibile accertarlo. Quello di non riempire una regolare lista di passeggeri imbarcati è un problema comune ai voli che vengono effettuati in questa area.

Dell'aereo nessuna traccia, nessun frammento nessuna macchia di carburante in mare. Le informazioni si succedono in modo contraddittorio e provengono soprattutto dalla stampa. Man mano che i giorni passano si parla apertamente della possibilità di un sequestro. (2)

Ma, come detto, questo della coppia Parolo-De Bellis non è stato l'unico caso di scomparsa. Il **12 febbraio 2004** un Beech Bonanza (YV2257P) con a bordo Antonio Buzzi, Betty Buzzi Battaglia, Virginia Buzzi Battaglia e Franco Razzetta scomparve mentre era in volo fra Los Roques e la Base Sucre a Maracay. Anche questo velivolo non è stato mai trovato, né si è saputo quale sorte fosse capitata agli occupanti.



*Nell'ordine: Franco Razzetta, Betty Buzzi Battaglia, Antonio Buzzi, Barbara Buzzi Battaglia ; fonte: www.rescate.com*

Successivamente a questo incidente in data **4 gennaio 2008** avvenne un'altra scomparsa di aereo con italiani a bordo il quale è stato poi rinvenuto durante le ricerche effettuate per il caso Missoni.

Si tratta di un Let 410 della compagnia Transaven sul quale oltre i due piloti si trovavano otto italiani, uno svizzero e tre venezuelani. Anche su questo incidente le cose non sono del tutto chiare.

Il 14 gennaio 2008, al largo della provincia venezuelana di Falcon, viene ritrovato un cadavere e non lontano il giubbetto salvagente usato dalla compagnia Transaven. E' il cadavere del copilota Osmel Alfredo Avila. L'autopsia stabilisce che la causa del decesso è avvenuta per contusioni. Il cadavere presenta lo sterno fracassato, è privo di alcuni denti, ha lacerazioni su tutto il corpo e diverse fratture agli arti. Ma, particolare davvero significativo, nei suoi polmoni non c'è acqua, segno che il copilota è morto prima di cadere in mare. Proprio come nell'incidente del '97 era accaduto anche all'australiano Robert Wood Bradley. Quindi per entrambi i corpi casualmente ritrovati si può dire che la morte non è stata provocata da annegamento.

Così giungiamo al **4 gennaio 2013** allorchè scompare l'aereo con Missoni e possiamo pertanto affermare che questo rappresentava il quarto caso di scomparsa di un velivolo con nostri connazionali a bordo. Diciamo pure che un minimo di allerta per i turisti che si volevano recare in quell'area sarebbe stato alquanto opportuno. Ma non ci risulta che i turisti venivano allertati sulla pericolosità dei voli locali, di fatto quelle destinazioni continuavano ad essere fra le più gettonate da parte dei turisti nostrani ed europei. Si deve anche annotare una palese contraddizione dal momento che la UE pubblica una *black list* per informare i passeggeri di quali sono le compagnie aeree a rischio, ma poi una volta che si giunge a destinazione i turisti si imbarcano su aerei di compagnie locali le quali non solo, come abbiamo scritto, effettuano voli senza nemmeno provvedere a compilare la lista dei passeggeri imbarcati ma che, a giudicare dal gran numero di aerei di cui non si riesce a localizzare il luogo di caduta, non dispongono evidentemente neanche dell'ELT ovvero *Emergency Locator Transmitter* che si attiva automaticamente in caso di emergenza e permette l'esatta localizzazione del punto di ammaraggio o di caduta.

All'indomani di un'altra sciagura aerea avvenuta a un Cessna 208 di una compagnia locale del Costarica nella quale avevano perso la vita dieci turisti statunitensi scrivevamo:

*“Che senso ha consultare le black list per sapere se la compagnia che ci porterà da un aeroporto italiano alla nostra destinazione è sicura o meno, se poi una volta sul posto si finisce per prenotare un volo, e quindi la propria vita, su una compagnia aerea locale mai sentita nominare? A questo punto, è solo un nostro suggerimento, se si può, meglio raggiungere la destinazione locale in barca o evitare proprio di andarci.” (3)*

Quindi ricapitolando ad oggi mancano ancora all'appello due velivoli : il Beech Bonanza della famiglia Buzzi e il Cessna 402 della Chapi Air con a bordo i due giovani sposi Parolo-De Bellis. Va da se che a questi due velivoli con italiani a bordo vanno aggiunti decine e decine di altri aerei scomparsi e mai ritrovati.

Crediamo opportuno chiudere questo nostro intervento sulle scomparse avvenute in area venezuelana commentando un recente sviluppo che ha riguardato la persona di colui che ha trovato con la sua nave da ricerca *Sea Scout* i resti dell'aereo di Missoni. Il fatto è avvenuto lo scorso novembre ed è a dir poco paradossale in quanto dopo aver cercato e trovato aerei scomparsi, i media mettevano in evidenza che colui il quale aveva trovato l'aereo di Missoni era anche lui scomparso. (!)



Nell'ultima edizione della black list emessa dalla UE (4) non trovereste traccia delle pur tante compagnie aeree locali che offrono collegamenti a livello domestico. L'unico vettore venezuelano che compare è la *Avior Airlines* la più grande compagnia aerea privata del Venezuela. La mancanza di controllo verso le compagnie minori che chiaramente non appartengono alla lata è una limitazione dell'efficacia della black list UE ed è anche per questo che rinnoviamo il suggerimento di cercare di evitare per quanto possibile l'uso del mezzo aereo avvalendosi di velivoli di modeste dimensioni condotti da compagnie prettamente locali che il più delle volte non rispecchiano tutte le norme sulla sicurezza. Il suggerimento non vale solo per il Venezuela come ha dimostrato il caso da noi citato dell'incidente in CostaRica.

- (1) Già con un primo comunicato emesso in data 5 gennaio 2013, l'ANSV comunicava di aver immediatamente stabilito un contatto con l'Unità di crisi del Ministero degli affari esteri e con l'omologa Autorità investigativa del Venezuela (JIAA, Junta investigadora accidentes aeronauticos).
- (2) Così il quotidiano venezuelano *El Universal* del 14 marzo: *“Avioneta desaparecida pudo ser secuestrada - Autoridades comienzan a descartar tesis del accidente”* [L'aereo scomparso potrebbe essere stato dirottato - le autorità iniziano a escludere la tesi dell'incidente"]
- (3) *“Compagnie aeree da evitare”* ; ns. Newsletter 04/2018 del 16 gennaio 2018. L'incidente in questione ha riguardato il Cessna 208 della compagnia *Nature Air* (TI-BEI) c/n 208B-0900 avvenuto il 31 dicembre 2017.
- (4) La più recente black list è stata emessa in data 24 novembre 2022

*Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)*

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio
NL34/22	Insoliti fenomeni	4 luglio
NL35/22	A380 Emirates atterra con foro nella carenatura	8 luglio
NL36/22	QNH errato mette a rischio un volo	16 luglio
NL37/22	Precipita il "solito" Antonov	17 luglio
NL38/22	La safety e lo stato delle flotte aeree russe	18 luglio
NL39/22	Arreraggio fuori pista	20 luglio
NL40/22	Nuovo rapporto sull'incidente di Smolensk	29 luglio
NL41/22	Montagnalonga e Ustica, due destini incrociati	03 agosto
NL42/22	Volare sicuri in tempi di molteplici crisi	06 agosto
NL43/22	Ricordate Mathias Rust ?	11 agosto
NL44/22	Pezzi metallici sulla 16R, A330 di ITA torna a FCO	18 agosto
NL45/22	Ethiopian 343, addormentati nel cockpit	20 agosto
NL46/22	Barcellona, collisione a terra	2 settembre
NL47/22	Citation precipita nel Baltico. Problemi di pressurizzazione?	5 settembre
NL48/22	Air France 1611 come Itavia 870?	17 settembre
NL49/22	Un caso di Fume Event a B737 di Qantas	24 settembre
NL50/22	Embraer 195 Air Dolomiti, fumo a bordo	29 settembre
NL51/22	32 casi di decolli mal gestiti	13 ottobre
NL52/22	AF447 RIO-PARIGI: Air France e Airbus in tribunale	15 ottobre
NL53/22	Il vostro pilota prende antidepressivi?	20 ottobre
NL54/22	Runway escursione a Cebu, volo KAL 631	24 ottobre
NL55/22	Ci stanno riprovando: un solo pilota nel cockpit	26 novembre

E'uscito:



[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

[www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.