

## INCIDENTE AEREO IN KENYA

Il 28 Ottobre scorso un Cessna 208 della compagnia kenyota "Mombasa Air Safari" è precipitato durante un collegamento locale fra gli scali di Ukunda e Kichwa provocando la morte di tutti gli undici turisti a bordo ed anche del pilota. Otto passeggeri erano di nazionalità ungherese, due tedeschi, il pilota era kenyota. L'aereo conduceva i turisti verso la Riserva Nazionale di Maasai Mara.



Foto credit: Laban/Walloga/Reuters

La compagnia, conosciuta anche come "MAS", attualmente opera con velivoli Cessna Grand Caravan, è stata fondata nel 1974 ed è in esercizio con regolare certificato di operatore aereo rilasciato dall'Autorità per l'aviazione civile del Kenya, la KCAA.

Dalla sua fondazione ad oggi la compagnia ha sofferto di altri due incidenti fatali.

Il **30 maggio 1999**, un Let 410 Turbolet (5Y-MAS) è precipitato subito dopo il decollo dalla pista di Ol Kiombo nel Masai Mara. A bordo non c'erano passeggeri. Entrambi i piloti sono morti. Il rapporto sull'incidente non ha riscontrato alcun problema tecnico e ha citato un possibile errore del pilota nella regolazione dei flap.

Il **22 agosto 2012**, due piloti e due passeggeri sono morti dopo che ancora un Let L-410UVP-E9 (5Y-UVP) con 13 persone a bordo, tra cui 2 membri dell'equipaggio, si è schiantato in una pista di atterraggio nella riserva naturale del Maasai Mara. Sei passeggeri a bordo dell'aereo sono rimasti gravemente feriti mentre i piloti decollavano dalla pista di atterraggio di Ngerende, vicino al Maara Safari Club.

E poi abbiamo l'incidente occorso il 28 Ottobre 2025.

In merito a questa tipologia di incidenti aerei che avvengono su collegamenti domestici, non solo in Kenya ma un po' ovunque nel mondo laddove troviamo aree ad alta attrattiva turistica, noi siamo già intervenuti in passato cercando di sensibilizzare l'opinione pubblica sulla criticità riscontrabile in alcune aree del mondo nelle operazioni dei collegamenti locali. Lo facemmo soprattutto ricordando quanto avvenuto in Venezuela all'aereo che aveva a bordo lo stilista Vittorio Missoni che operava fra Los Roques e Caracas (5 gennaio 2013). (1)

Ma l'incidente di Missoni e quelli che hanno riguardato altri cittadini italiani in quell'area non furono certo i soli di cui noi ci occupammo. (2)

Il **2 luglio 2015** un DHC6-300 (8Q-MAN) della compagnia Trans Maldivian Airways decolla da Komandoo Resort diretto a Kuredu. Si tratta di un collegamento domestico. L'aereo ha a bordo 11 passeggeri e 3 membri di equipaggio. Decollo e crociera di routine. Dopo un volo in VFR, giunto alla fase di avvicinamento finale quando si trovava a 400 piedi e a 3 chilometri dalla destinazione, il pilota seleziona i flaps in posizione di massima estensione, ma il velivolo inizia a vibrare e si innalza di quota. Scatta l'allarme di stallo e il pilota

nel tentativo di recuperare il controllo porta la potenza ad *idle*. L'aereo non risponde a tali azioni. Si prova allora a ritrarre completamente i flaps, l'aereo sembra rispondere a questa manovra ma purtroppo si inclina sulla destra, perde quota e impatta il mare prima che l'equipaggio possa recuperare il totale controllo. Nell'urto entrambi i galleggianti si staccano dal velivolo. Tutti gli occupanti a bordo riescono a porsi in salvo prima che l'aereo si inabissi.

La foto allegata al rapporto investigativo di questo incidente ha fatto riaffacciare alla mente il caso dei velivoli scomparsi intorno al tratto di mare fra Los Roques e le coste venezuelane negli anni passati.

Nell'incidente alle Maldive le cause vennero individuate negli errori di calcolo del *Weight and Balance*.



*Il relitto del DHC6 della Trans Maldivian Airways*

**13 aprile 2016.** In questo incidente ci troviamo in Papua Nuova Guinea. Un Britten Norman Islander (stesso tipo di aereo in cui persero la vita Vittorio Missoni e coniuge nel gennaio 2013) della Sunbird Aviation Ltd matricola P2-SBC decolla da Tekin con 11 passeggeri e il pilota; destinazione Kiunga. Anche in questo caso l'incidente avviene durante l'avvicinamento finale allorché l'aereo improvvisamente si impenna in verticale, si capovolge in volo e precipita impattando il terreno in posizione verticale. Non c'è scampo per gli occupanti a bordo.

Per chi volesse approfondire la lettura dei relativi rapporti investigativi invitiamo a visitare il nostro sito sul quale sono caricati entrambi i documenti. Nell'incidente delle Maldive il pilota non aveva proceduto ai normali controlli che precedono il decollo circa la distribuzione del carico e fra l'altro essendo stato il velivolo configurato con i due galleggianti aveva sostanzialmente modificato il suo peso.

Nel secondo incidente che purtroppo ha provocato la morte a tutti gli occupanti, troviamo ancora un problema di errato centraggio, ed anche questa volta troviamo che l'equipaggio non aveva effettuato il controllo che precede il decollo: *"The Weight and Balance Computation Sheet for the accident flight, and flights for 12 April 2016, were not completed/computed by the pilot before the flights."* ma troviamo anche problemi di comunicazioni radio.

All'indomani quindi dell'ennesima sciagura aerea avvenuta in Paesi turisticamente rinomati, rinnoviamo il nostro invito ad essere molto cauti nel salire a bordo di aerei di compagnie locali i cui nomi certamente non troverete mai nella black list periodicamente emessa dalla UE.

- (1) Ns. Newsletter 09/2017 <https://www.air-accidents.com/nlet/nl-09-2017.pdf>
- (2) 4 gennaio 2008: Let 410 della Transaven (YV2081) inabissatosi fra Caracas e Los Roques , 14 vittime. Sull'aereo si trovavano gli italiani Stefano Frangione, Fabiola Napoli, Paola Durante, Bruna Guarnieri, le figlie Sofia e Emma, Rita Calanni e Annalisa Montanari; il relitto verrà localizzato il 20 giugno 2013. 5 gennaio 2013: velivolo Britten Norman 2 della compagnia Transaereo (YV 2615) precipita in mare tra Los Roques e Caracas. 6 vittime fra cui i coniugi Missoni. L'aereo venne ritrovato in data 27 giugno 2013.

NL 65/25 (29 Ottobre 2025)

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

[Elenco Newsletter pubblicate nel 2025 \(scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi\)](#)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025
✓	NL 21/25	Confermate nuove ricerche per MH370	19/03/2025
✓	NL 22/25	Perdita di quota in avvicinamento	22/03/2025
✓	NL 23/25	Aree di guerra, come evitarle	27/03/2025
✓	NL 24/25	La tragedia dell'Aeroflot 1492	31/03/2025
✓	NL 25/25	Rapporto sull'incidente di Vilnius	02/04/2025
✓	NL 26/25	L'identificazione di chi ci sorvola	07/04/2025
✓	NL 27/25	Il primo scontro fra due velivoli civili	08/04/2025
✓	NL 28/25	Il pericolo di perdite di ossigeno nel cockpit	13/04/2025
✓	NL 29/25	Se il capitano sta male	27/04/2025
✓	NL 30/25	Tutti morti, un solo superstite	30/04/2025
✓	NL 31/25	Il problema degli odori e fumi a bordo	10/05/2025
✓	NL 32/25	I posti della odierna prima classe sono più pericolosi?	13/05/2025
✓	NL 33/25	Freni surriscaldati, ma per i media "fuoco e fiamme"	14/05/2025
✓	NL 34/25	Abbattimento MH17 e i precedenti dell'ICAO	15/05/2025
✓	NL 35/25	Un molto preoccupante episodio	16/05/2025
✓	NL 36/25	Bascapè e Ustica: studiare per imparare	26/05/2025
✓	NL 37/25	Loss of separation nei cieli francesi	11/06/2025
✓	NL 38/25	Air India 171	13/06/2025
✓	NL 39/25	Air India 171 dettagli sull'incidente	14/06/2025
✓	NL 40/25	Un incidente molto simile a Air India 171	15/06/2025
✓	NL 41/25	Quel ritardato Lift Off a Melbourne, analogie con Air India 171	16/06/2025
✓	NL 42/25	Air India 171, Carburante contaminato?	24/06/2025
✓	NL 43/25	I registratori di volo di Air India 171	13/07/2025
✓	NL 44/25	Air India 171=Germanwings 9525?	15/07/2025
✓	NL 45/25	Se il pilota è depresso...	17/07/2025
✓	NL 46/25	Il posto 11A	21/07/2025
✓	NL 47/25	Incidente Jeju Air: spiegazioni contestate	22/07/2025
✓	NL 48/25	La Collisione sul Potomac del 29 gennaio scorso	23/07/2025
✓	NL 49/25	Tre incidenti similari a velivoli Airbus	25/07/2025
✓	NL50/25	I punti deboli della blacklist UE	05/08/2025
✓	NL 51/25	Quel portellone staccatosi dalla fusoliera	08/08/2025
✓	NL 52/25	I vortici di scia e le quasi collisioni	10/08/2025
✓	NL 53/25	Le comunicazioni T/B/T aeronautiche	12/08/2025

✓	NL 54/25	La corretta postura in caso di evacuazione con scivoli	20/08/2025
✓	NL 55/25	Barbe & sicurezza volo	29/08/2025
✓	NL 56/25	Come mettere fuori uso il GPS	02/09/2025
✓	NL 57/25	L'11-9 e l'operazione Northwoods	10/09/2025
✓	NL 58/25	Vantaggi e criticità della navigazione satellitare	13/09/2025
✓	NL 59/25	Si torna a parlare dei fumi tossici a bordo	17/09/2025
✓	NL 60/25	Non sono solo i piloti a dormire	29/09/2025
✓	NL 61/25	L'incidente al volo Delta 185 MXP-JFK	03/10/2025
✓	NL 62/25	Problemi con la RAT dei 787 ?	08/10/2025
✓	NL 63/25	L'emergenza Minimum Fuel	11/10/2025
✓	NL 64/25	In mare a Hong Kong	21/10/2025

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

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

*E' uscito:*



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermude, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.

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