

## RICORDANDO YV2615

Per molte persone quelle 2 lettere e 4 numeri non significheranno molto, per noi e per chi segue questi nostri interventi sarà invece stato facile ricordare la tragedia di Los Roques avvenuta il 4 gennaio 2013 nella quale persero la vita lo stilista Vittorio Missoni, sua moglie Maurizia Castiglioni, gli amici Elda Scalvenzi e Guido Foresti, tutti a bordo di un Britten Norman 2 della compagnia locale venezuelana Transaereo. (1)



Non si trattò di un “normale” incidente aereo, bensì di una ennesima tragedia che colpiva velivoli di modeste dimensioni usati per collegamenti locali. Quell’area era stata già oggetto di altri eventi fatali che avevano coinvolto cittadini italiani.

- 2 marzo 1997 Cessna 402 (YV784C) ; Caracas-Gran Roque (6, di cui 2 italiani)
- 4 gennaio 2008 Let 410 (YV2081) ; Caracas-Gran Roque (14 di cui 8 italiani)
- 4 gennaio 2013 BN2 (YV2615) ; Gran Roque-Caracas, (6 fra cui 4 italiani; incidente “Missoni”)

Quelli sopra citati si riferiscono a incidenti ove troviamo cittadini italiani fra le vittime, ma va precisato che essi non sono certo gli unici incidenti occorsi in quell’area. (2)

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 (3)

Decisamente la situazione in quell’area non era delle più tranquille come dimostrava il lungo elenco di fonte venezuelana che elencava tutti i casi di “Illecita interferenza” avvenuti dal 1958 che pubblicammo in una nostra Newsletter del 2017. (4)

Nel caso Missoni all’indomani dell’incidente da più parti si era avanzata l’ipotesi del dirottamento, a questa conclusione si arrivò anche perché non si era trovata la minima traccia dell’aereo nella pur breve tratta di mare che divide Los Roques da Caracas (82 NM). E infatti anche per l’area della probabile caduta e delle ricerche vi è un giallo che rimane insoluto. Il ritrovamento da parte della nave incaricata per le ricerche, la Sea Scout, avvenne 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 mostrano le due immagini che seguono tratte dal sito ONSA nei giorni successivi all'incidente. (5)

Di certo è anche molto strano il particolare che 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.



- Nombre: Aeronave Britten Norman BN2 .  
- ID/Matricula: YV2615 .  
- Nacionalidad: Venezolano

B. POSICIÓN: L: 11 ° 34 ' 01 " N - L: 66 ° 42 ' 57 " W

C. SITUACIÓN: MENSAJE DE EMERGENCIA del 04 1335 ENE2013 . AERONAVE DESAPARECIDA CO ROQUE - MAIQUETÍA, APROXIMADAMENTE A 10 MILLAS DESPUÉS DE SU DESPEGUE DEL AEROPU ROQUES. SEGÚN INFORMACIÓN EMITIDA POR SEGURIDAD ACUÁTICA DEL INEA

D. NÚMERO DE PERSONAS [POB]: 2 TRIPULANRES 4 PASAJEROS

E. ASISTENCIA REQUERIDA: PERSONAL DEL SAR MAIQUETÍA EN LA ZONA DEL SINIESTRO

M. INFORMACIÓN ADICIONAL: NOMBRE DE LA TRIPULACIÓN  
PILOTO: GERMÁN MARCHAN  
COPILOTO: JUAN FERNANDEZ.

Desapacion YV2615

La teoria dei dirottamenti per impadronirsi degli aerei è sempre stata un'ombra presente sia sul caso Missoni come sugli altri tanti aerei "scomparsi" in quell'area. Va ricordato 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: per svolgere il traffico da "interferencia illecita" è infatti necessario disporre di velivoli che possono atterrare in aree impervie su brevi tratti di terreno.

In uno dei tanti ritrovamenti di velivoli abbandonati, (6) nei pressi dell'aereo venne scoperta una officina ove si fabbricavano false immatricolazioni per velivoli. La foto che mostriamo è drammaticamente eloquente.

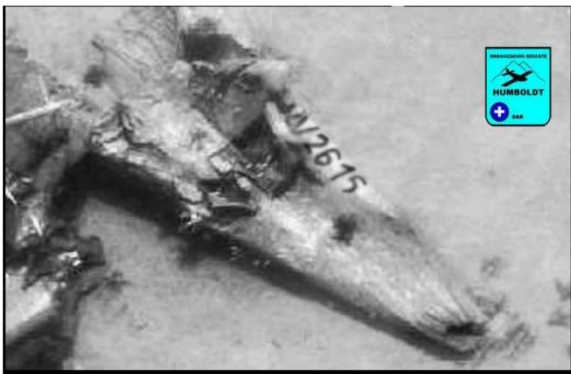


Ma soprattutto è una immagine di **estrema gravità**: una volta che l'aereo viene dirottato o rubato, per poterlo riutilizzare è necessario ribattezzarlo con una nuova "targa"; il lavoro che si faceva in quell'officina fra l'altro dimostra che non si era in presenza di episodi sporadici ma evidentemente ripetuti nel tempo. Solitamente noi siamo abituati a sentir parlare di targhe false riferite ad autoveicoli, tuttavia c'è da rimanere esterrefatti al pensiero che un aeroplano il quale si trova parcheggiato in aree aeroportuali sia oggetto di furto e di scambio di immatricolazione. Velivoli che scomparivano in quella zona avrebbero potuto essere portati fuori rotta ed usati per traffici illegali.

Il 2 luglio 2015 un DHC6 della Trans Maldivian Airways ebbe problemi durante un servizio charter tra le isole di Komandoo e Kuredu nelle Maldive. (7) Ci fu un ammaraggio nell'Oceano Indiano e tutti gli 11 passeggeri e i tre membri di equipaggio sopravvissero e vennero tratti in salvo, **ma soprattutto quello che ci preme mettere in rilievo è lo stato in cui venne ritrovato l'aereo in fondo all'Oceano Indiano:**

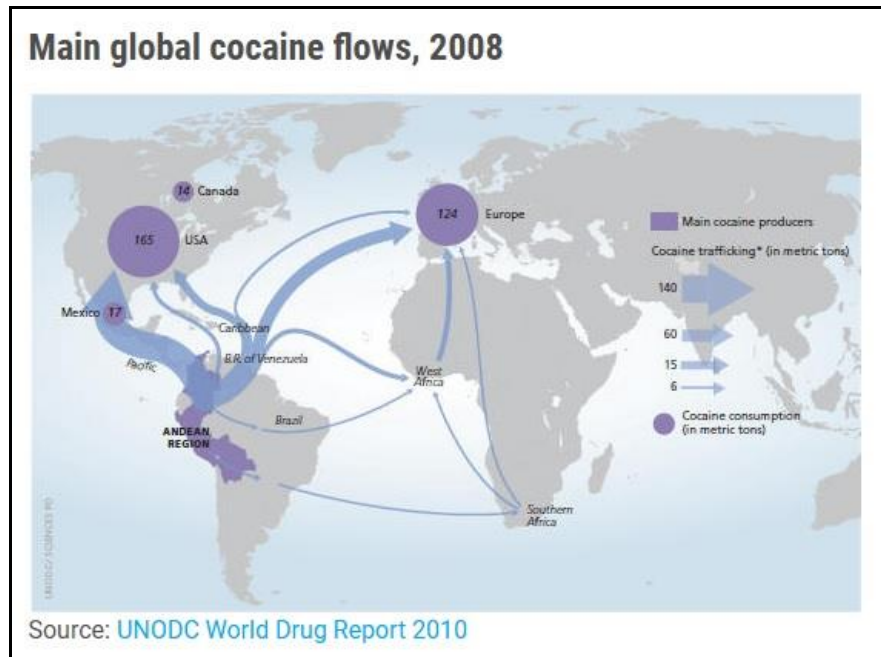


Compariamo ora la sovrastante immagine con lo stato in cui venne ritrovato YV2615:



Se l'aereo di Missoni avesse avuto davvero un guasto tecnico, tenuto conto che le condizioni meteo erano buone, per quale motivo non venne lanciato alcun *mayday* e per quale motivo non venne messo in atto un normale ammaraggio?

Purtroppo l'area interessata da queste scomparse era, ed è, tristemente nota per essere al centro di traffico di stupefacenti, come evidenziato dall'immagine che vi mostriamo (8)



In quel triste incidente avvenuto nel gennaio di dodici anni fa, si vanno ad intrecciare vari fattori:

- un'area interessata dalla via della droga;
- la necessità di reperire sempre "nuovi" velivoli per svolgere il traffico illecito;
- un aereo ricercato a sud di Los Roques mentre il relitto è stato ritrovato a nord dell'isola;
- un aereo che malgrado il meteo favorevole non riesce ad ammarare e lanciare un segnale di soccorso.

Vogliamo anche ricordare un particolare curioso: sia il velivolo interessato dall'incidente del gennaio 2008, sia l'Islander di con a bordo Missoni 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) è appurato che entrambi quegli aerei avevano carburante a bordo per coprire distanze di ben oltre 1000 chilometri. (9)

Sono decisamente troppi gli elementi che fanno pensare non a un problema "tecnico" bensì a qualcosa di tragico verificatosi a bordo.

Il 7 gennaio scorso nella Basilica di Sant'Ambrogio a Milano si è tenuto il funerale di Rosita Missoni (94 anni). Durante la celebrazione ricordando anche Vittorio Missoni, il figlio primogenito scomparso appunto nell' incidente aereo nei Caraibi esattamente 12 anni fa, monsignor Giulio Dellavite, delegato vescovile della diocesi di Bergamo, durante l'omelia ha pronunciato queste toccanti parole: «*Mi ha colpito che Rosita ha compiuto e completato la sua vita in questi primi giorni dell'anno. Gli stessi di quel 4 gennaio dell'incidente di Vittorio. È come se abbia voluto colmare questo vuoto per se, per Ottavio, per chi ha amato l'offerta della sua stessa vita, in un abbraccio ritrovato.*» (10)

- (1) L'aereo era stato costruito nel 1968 ed era il c/n 20.
- (2) 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. L'aereo YV2081 venne localizzato anch'esso in fondo al mare in concomitanza con le ricerche dell'aereo di Missoni nel giugno 2013; entrambi i velivoli furono poi recuperati a Novembre di quello stesso anno.
- (3) L'aereo era decollato da Los Roques diretto a Base Sucre Maracay.
- (4) Nostra Newsletter 22/2017 del 1° Maggio 2017.
- (5) Il relitto dell'aereo venne localizzato il 17 ottobre 2013.
- (6) "Noticias 24/venezuela" in data 29 giugno 2012.
- (7) L'aereo era immatricolato 8Q-MAN (c/n 435)
- (8) Immagine tratta da: <https://www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/>
- (9) Questo particolare fu svelato da "Volare" Febbraio 2013 nel servizio "Posti vuoti a pieno carico"
- (10) <https://www.varesenews.it/2025/01/colori-e-commozione-a-milano-lultimo-saluto-a-rosita-missoni/2129127/>

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

10 Gennaio 2025

*Elenco Newsletter emesse 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



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree?

Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie

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

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)