

**L'inchiesta**

di **Fausto Biloslavo**



# Spunta un testimone: l'aereo è finito tra le nubi e non ne è uscito più

## Los Roques, un pilota racconta di avere visto sparire il velivolo La compagnia sospettata per «licenze ottenute troppo facilmente»

L'aereo con Vittorio Missoni, la moglie e i suoi amici che si infila in un cumulo di nuvole e non ne esce più. La strana compagnia con due solivoli, che ha ottenuto le licenze in novembre e prima volava a Los Roques «grazie alla compiacenza di funzionari locali e agenzie di viaggio». Questi e altri sono i tasselli del puzzle della scomparsa del Britten Norman BN-2a Islander con i quattro italiani e due piloti a bordo. Un buon aereo che «vola sempre» dicono gli esperti, se la manutenzione è perfetta.

La protezione civile del Venezuela ha esteso le ricerche a 150 chilometri dalla rotta dell'aereo. Venerdì, quando è decollato, il mare era mosso e tirava vento. Le correnti sono molto forti. Nel 2008 era stato ritrovato sulle coste venezuelane il

corpo di uno dei piloti dell'aereo scomparso sulla stessa rotta con 8 italiani a bordo. «Quello che galleggia viene sospinto ad ovest, verso la costa dello Stato di Falcon. Già oggi o domani in quell'area si potrebbe trovare qualcosa», spiega da Los Roques l'italiano Piergiorgio Serloni, che nell'arcipelago delle vacanze possiede una posada e la Chapi air: una delle compagnie aeree private che, assieme

all'Albatros e alla Lta, portano i turisti da Caracas. Ma lo scorso novembre è nata la Transaero 5074 non proprio dal nulla. «Mi ha portato via qualche dipendente - racconta Serloni -, ma quello che stupiva era la facilità con cui hanno ottenuto le certificazioni per i voli locali e anche internazionali». La Transaero è stata messa in piedi da un venezuelano di cui, per ora, si conosce solo il nome, Asdrubal e

da un pilota. Aveva solo due bimotori uguali che volavano anche prima a Los Roques, come servizio charter. Secondo una fonte del *Giornale* in Venezuela «grazie alla compiacenza di funzionari locali e agenzie di viaggio». Non a caso il sito Viaggiare sicuri della Farnesinamette in guardia ai turisti dai voli fate verso le quelle isole. Serloni sostiene che le compagnie regolari sono che: «Pure io ho

un Britten Norman, come quello di Missoni. Ai motori va fatto un check up completo ogni 50 ore di volo». Poi snocciola le cifre: il 4 gennaio, il giorno della scomparsa degli italiani, ci sono stati a Gran Roque 125 fra atterraggi e decolli. La media è di una trentina al giorno. Gli incidenti, secondo chi sta seguendo il caso Missoni, «hanno una media di uno ogni quattro anni circa».

C'è anche il giallo di un messaggio sms, ma dovrebbe trattarsi di un ritardo dovuto all'arete. L'sms («sono di nuovo raggiungibile») è di Guido Foresti, uno dei quattro italiani scomparsi, e l'ha ricevuto il figlio dopo la scomparsa. «Secondo me si è trattato solo di una disgrazia. Un pilota che conosco, decollato subito dopo l'ha visto entrare l'aereo di Missoni in un cumulo di nuvole», racconta l'imprenditore italiano. Il pilota-testimone ha prudentemente aggirato le nuvole e una volta sentito l'allarme per la «spazzione» dell'aeroplano con a bordo gli italiani si è messo a cercarli senza successo. L'Islander aveva quasi 45 anni ma

la strumentazione era avanzata. «A bordo ci sono stato e so che c'era il Gps di emergenza. Sull'aereo e sui piloti non ho dubbi», dichiara Serloni. Ieri però la stampa venezuelana metteva in dubbio che l'aereo fosse dotato del «Baliza 406 mhz». Gps di emergenza obbligatorio esotolineava che il velivolo aveva caricato carburante per tre ore di autonomia sebbene il volo Los Roques-Caracas duri circa 35 minuti.

Nell'arcipelago non credono al sequestro. «Cheo, un mio ex dipendente che imbarcava i passeggeri, mi ha assicurato che a bordo sono saliti solo i quattro italiani e i piloti - racconta Serloni -. Inoltre per portare la droga si usano aerei più piccoli. Se l'ipotesi di un rapimento fosse vera arriverà la richiesta di riscatto». L'aspetto più strano è che non siano stati lanciati Sos. Il pilota può farlo con un pulsante sulla cloche. Nella stiva, poi, c'è un satellite che si attiva all'impatto con l'acqua. «Deve essere stato qualcosa di improvviso. Forse una scarica elettrica, un fulmine, dentro le nuvole, che ha fritto le apparecchiature di bordo», ipotizza Serloni.

Dal 1965 gli inglesi hanno venduto oltre 1.200 Britten Norman. Gli incidenti sono stati 367 e hanno provocato 590 morti. La stragrande maggioranza (343) è stata causata dal pilota, guasti tecnici o cedimento strutturale dovuti a scarsa manutenzione. Solo nove ad atti criminali e due a dirottamenti. Nel 2009 durante un volo da Curacao alle Antille Olandesi un motore s'è bloccato e l'aereo è finito in mare. 19 passeggeri si sono salvati, ma il pilota è affondato con il bimotore. La compagnia aveva «prestato poca attenzione alla sicurezza e al sovraccarico».

[www.faustobiloslavo.eu](http://www.faustobiloslavo.eu)

**GLI ESPERTI**  
Molto strano il mancato Sos, forse è stato colpito da un fulmine

**IL MEZZO**  
L'Islander richiede una manutenzione perfetta. Ha avuto 400 incidenti



**4** Dirottato dai piloti per un rapimento  
Il velivolo potrebbe essere stato dirottato dai due piloti, complici di una banda di rapitori

**5** Caduto nelle mani dei narcos locali  
Altra ipotesi, per gli investigatori poco fondata, è quella di un dirottamento da parte dei narcos

**6** I campi magnetici e le «anomalie»  
Los Roques nuove Bermuda? Nel «triangolo maledetto» ci sono campi magnetici anomali

**7** Teorie visionarie: l'attacco alieno  
Ipotesi residuale, sempre buona per eventi inspiegabili, quella degli Ufo e dell'attacco alieno



**LA SCHEDA**



**Nazionalità:** Britannica



**Equipaggio:** 1-2



**Versioni di linea:** 10 passeggeri



**Altre versioni:** trasporto e ricognizione militare e di polizia, ricerca e salvataggio, controllo marittimo, cargo civile, servizio postale



**Produzione:** circa 1.200 esemplari operanti in tutto il mondo



**Incidenti:** 367



**Primo volo:** 13 giugno 1965



**Presentazione** al pubblico: 17 giugno 1965, al Salone internazionale dell'aeronautica di Parigi Le Bourget



**Britten Norman BN2 Islander**



**SPECIFICHE TECNICHE**

- Lunghezza: **10,86 m**
- Altezza: **4,18 m**
- Apertura alare: **14,94 m**
- Peso a vuoto: **1.623 kg**
- Peso a pieno carico: **2.994 kg**
- Motori: **2 Lycoming O-540-E4C**
- Velocità max: **273 km/h**
- Autonomia: **1.400 km**
- Decollo e atterraggio: **meno di 400 m.**



**I media locali preoccupati per il turismo**



**CAPITALE**  
Le torri del Parque central di Caracas

## Su Twitter venezuelani scatenati contro le «vecchie carrette volanti»

In Venezuela si teme per il turismo, mentre c'è molto perplessità su un eventuale coinvolgimento dei narcos nella scomparsa dell'aereo nel Mar dei Caraibi con quattro italiani a bordo. La vicenda viene seguita, in parte con sorpresa, molto vicino alla stampa venezuelana. Partita in sordina venerdì, la notizia ha via via acquisito più importanza, guadagnando

spazio fra le mille news che i media locali dedicano alle delicatissime condizioni del presidente Hugo Chavez. *El Universal*, uno dei principali quotidiani, riporta per esempio la notizia in prima pagina, mentre sulla versione web assicura che le autorità «hanno intensificato le ricerche». Su Twitter è scoppiata la polemica sulla sicurezza dei bimotori che vanno e

vengono da Los Roques. Nel segnalare gli incidenti e le tragedie di questi ultimi anni, molti commenti riportano quanto scritto dai media italiani proprio sul problema delle «carrette» poco sicure utilizzate su molte rotte del turismo internazionale. A leggere le reti sociali, pare che i venezuelani non siano per niente sorpresi da quanto è accaduto in queste ore. «Chicon-

troll nel nostro paese la sicurezza aerea?» e «chigarantisce la manutenzione dei mezzi?», sono le domande più frequenti. Suscitano infine perplessità le voci rimbaltate dall'Italia su un possibile coinvolgimento dei narcos o su un sequestro. I media venezuelani non nascondono la loro sorpresa e la preoccupazione per il turismo.