

## MH 370: LEZIONI DA PRECEDENTI INCIDENTI

C'è una lezione che abbiamo imparato dalla tragedia di Los Roques che ha visto coinvolto nel gennaio 2013 l'aereo dello stilista Missoni anch'esso scomparso durante un volo sul mare: **se le ricerche non danno esito, se del velivolo non vi è alcuna traccia, si sta cercando nel posto sbagliato**. Un aereo che precipita lascia sempre una traccia, anche se cade in mare. Nell'incidente in questione si cercava fra la tratta di mare che divide il continente sudamericano dall'isola di Los Roques e poi il relitto dell'aereo è stato ritrovato a nord di Los Roques. Incidentalmente ricordiamo come anche per quell'incidente fu proposto il caso dei cellulari dei passeggeri che squillavano, una storia che puntualmente si è ripetuta nel volo Malaysian 370.

Ora se dopo 3 giorni ancora non si ravvede alcuna traccia di carburante o di rottami del velivolo della Malaysian Airlines si può avanzare il dubbio che forse le ricerche non sono concentrate ove il Boeing 777 è caduto. Nel caso di Air France 447 (1 giugno 2009) il luogo della sciagura è stato individuato abbastanza celermente con i primi rottami avvistati dopo 48 ore, e va sottolineato che questo incidente era avvenuto in pieno Oceano Atlantico.

Indirettamente quindi, da tali osservazioni, è ragionevole ritenere che il Boeing 777 di Malaysian Airlines impegnato nel volo 370 da Kuala Lumpur a Pechino non è precipitato ove avrebbe dovuto essere in base agli ultimi dati disponibili.

Per quale motivo un aereo può improvvisamente cambiare la rotta? Una esplosione a bordo avrebbe dovuto far trovare qualche relitto o indizio nell'ultima posizione conosciuta, una tale ipotesi quindi dovrebbe essere considerata improbabile. Il punto su cui tutti sembrano concordare è l'esclusione di un guasto meccanico dagli esiti catastrofici, un evento cioè che non ha dato nemmeno il tempo all'equipaggio di inviare un mayday; tuttavia l'improvvisa esplosione di un motore non può essere scartata del tutto. Escludendo l'ipotesi della bomba a bordo, escludendo il guasto tecnico non rimane che considerare l'ipotesi che *a bordo* sia accaduto qualcosa, particolare questo suffragato dalla voce (non confermata) di un improvviso cambio di rotta. E a questo punto è giocoforza parlare di tentativo di dirottamento, finito tragicamente, o di suicidio. Quest'ultima ipotesi potrebbe sembrare esagerata ma non lo è poi tanto ricordando quanto accaduto appena pochi mesi orsono, il 29 novembre del 2013, quando un Embraer 190 della Mozambique Airlines con 33 persone a bordo nel giro di pochi minuti è "inspiegabilmente" precipitato dalla quota di crociera al suolo provocando la morte di tutti gli occupanti. Le analisi dei registratori hanno appurato trattarsi di un caso di suicidio del pilota. E negli annali dell'aviazione civile non mancano altri casi simili.

Altro fattore che vorremmo evidenziare è quanto veniva raccomandato nel rapporto finale della BEA francese (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) sull'incidente AF 447, circa le migliorie da apportare all'Emergency Locator Transmitter, ELT, l'apparato cioè che dovrebbe entrare in funzione in caso di sciagura per facilitare la localizzazione del punto di caduta.

Ricordando che le “scatole nere” di Air France 447 sono state localizzate dopo ben 2 anni dall’incidente le raccomandazioni contenute nel rapporto della BEA precisavano quanto segue:

*“The group also concluded that it is technically feasible to obtain an impact position with enough precision, even in accidents where the airplane is in an unusual position. In addition, the group’s work showed that the in-flight activation of next generation emergency locator transmitters (ELT) using the same emergency detection criteria is feasible, thus allowing localisation of wreckage within 5 km.*

*On the basis of this work, the BEA recommends:*

*☒ that EASA and ICAO make mandatory as quickly as possible, for airplanes making public transport flights with passengers over maritime or remote areas, triggering of data transmission to facilitate localisation as soon as an emergency situation is detected on board;*

*and*

*☒ that EASA and ICAO study the possibility of making mandatory, for airplanes making public transport flights with passengers over maritime or remote areas, the activation of the emergency locator transmitter (ELT), as soon as an emergency situation is detected on board”*

(Pagina 81 dell’Interim Report n. 3; capitolo 4.4 “Recommendations relating to transmission of flight data”)

Alla luce del prolungarsi delle ricerche vi è da ritenere che queste raccomandazioni non siano state ancora adottate e messe in pratica.

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

**AAR- Safety Newsletter (2/14), 11 Marzo 2014 (chiusa ore 14.00)**