

## MH370: UNA LEZIONE “LOUD AND CLEAR”

“We have to assume beyond any reasonable doubt that MH370 has been lost and that none of those onboard survived.” – *“Dobbiamo ritenere oltre ogni ragionevole dubbio che il volo MH370 è andato perso e nessuno degli occupanti a bordo è sopravvissuto.”*

E' il 24 marzo, quindi sedici giorni dalla scomparsa del volo, quando il vettore emette il comunicato che pone fine alla spasmodica e interminabile attesa dei parenti.

Sedici giorni nei quali i briefing che si sono susseguiti continuavano a battere sull'argomento ricerche ma nulla facevano trapelare circa dettagli operativi riguardanti il Boeing 777 prima che lo stesso finisse nell'oceano, dettagli che qualcuno all'interno della compagnia o degli enti di controllo del traffico aereo, o autorità militari dovevano pur sapere. E' per questo che le modalità di conduzione del caso sono state oggetto di aspre critiche e non solo da parte dei parenti dei passeggeri. Per fare paragoni e meglio far comprendere a cosa ci riferiamo sarà il caso di ricordare come a poche ore dalla scomparsa di AF447 la Air France aveva reso noti i contenuti delle comunicazioni ACARS giunte al centro operativo della compagnia, e la gestione delle comunicazioni era direttamente gestita dai responsabili della compagnia aerea e non certo dal ministero dei trasporti o dell'aviazione civile. Il volo AF447 ha avuto problemi tecnici in volo, è caduto lungo la rotta prevista e i primi rottami sono stati avvistati dopo pochi giorni; MH370 ha invertito la rotta, interrotto le comunicazioni radio (e trasponder) e nessuno si è premurato di far alzare in volo un caccia per capire cosa stava accadendo? Quando nel 2005 il Boeing 737 della compagnia cipriota Helios Airways volava nel Mediterraneo senza rispondere alle chiamate radio, dalla Grecia si alzarono due caccia militari per avvicinare il velivolo e capire cosa stesse accadendo a bordo. **Dobbiamo davvero credere che nulla di simile sia avvenuto per MH370?**

Ciò che più disturba di questo incidente è che l'opinione pubblica ha appreso che la tanto decantata sicurezza del mezzo aereo non è poi così intaccabile come si vorrebbe far credere. Certo si potrà continuare a raccontare la avvincente storia di X vittime ogni Y milioni di km volati, ma rimane il fatto che il volo MH370 svolto da una rinomata compagnia di bandiera non certo appartenente al settore charter o low cost e non certo rientrante nella black list, è scomparso in volo e –da come si sono svolte le cose- nessuno sapeva e tuttora sa dove esso sia andato a finire. Eventuali rottami appartenenti al velivolo sono stati individuati, fotografati ma nessuno di essi è stato materialmente recuperato.

A questo punto la lezione è molto chiara, in termini aeronautici potremmo definirla “loud and clear”; auguriamoci soltanto che l'abbiano capita anche all'ICAO, alla IATA e tutti coloro che sono responsabili della sicurezza del volo. Ciò che la vicenda MH370 ha insegnato è che se il controllo di un aereo viene preso da una persona malata di mente o da un dirottatore che ha deciso di fare il giro del mondo in remote aree del nostro pianeta, con i sistemi attualmente in uso c'è la concretissima possibilità che nessuno venga in soccorso dei passeggeri, per il semplice fatto che nessuno è in grado di seguire il volo pazzo e dove l'aereo è alla fine andato. **Detto in altre parole**

**dobbiamo prendere atto che gli attuali strumenti di controllo e ricerca funzionano solo se l'aereo rimane nell'ambito di aree controllate altrimenti sono guai seri.**

In questo scenario già altamente critico dover pure apprendere che vi sono nazioni che vietano a mezzi di soccorso di altri paesi di entrare negli spazi di loro competenza aggiunge un tocco di disgusto e non sarebbe affatto esagerato prendere nota di chi emette tali divieti e sanzionare pesantemente le avioeree di questi paesi. Infatti altra lezione insegnata da MH370 è che tutti vogliono volare dappertutto, e per far fare business ai propri aeroporti vengono concessi diritti di traffico e di sorvolo a 360 gradi, salvo poi apprendere che in caso di incidenti i tuoi mezzi di soccorso non possono venire nei miei mari o nei miei cieli. Quindi trattando la questione dal punto di vista "commerciale" vale il principio di quanto fantastica sia la globalizzazione o la politica degli "open skies", mentre all'atto pratico -in caso di emergenze- ancora vi sono Paesi che si chiudono a riccio nei loro confini e non gradiscono "intrusi" nelle operazioni di soccorso.

Venendo infine all'aspetto tecnico dell'incidente è ora che i regolatori l'aviazione civile dotino tutti gli aeromobili di un congegno elettronico, di un apparato **indipendente dalla strumentazione presente nel cockpit, ovvero non manipolabile** da eventuali dirottatori, il quale sia in grado di fornire la posizione continua e reale del velivolo ovunque esso sia finito, anche in luoghi impervi o masse oceaniche.

Sia AF447, sia ora MH370 hanno dimostrato che i 30 giorni di autonomia degli attuali localizzatori (ELT) non sono affatto sufficienti, così come è assolutamente necessario rivedere e correggere la estrema debolezza del segnale emesso il quale allo stato attuale può in pratica venir captato solo se ci sei sopra, particolare questo, nel caso di caduta in una massa oceanica, che rende interminabili e problematiche le operazioni di ricerca. Ci è stato detto che nell'incidente di AF447 lo stesso è stato classificato come "no survivable", probabilmente anche stesso termine sarà usato per MH370 ma ciò non toglie che se per ipotesi qualcuno grazie ad un miracolo esce illeso da una vicenda del genere, con gli attuali sistemi in uso, ha ben poche speranze di venir rintracciato in tempi ragionevoli. Due incidenti -quasi 500 persone coinvolte- ci sembrano già un alto contributo.

AIR-ACCIDENTS.COM

**AAR- Safety Newsletter (3/14), 25 Marzo 2014 (chiusa ore 12.00)**

La precedente Newsletter sul caso MH370 (NSL 2/14) è stata inviata in data 11 marzo 2014 ed è disponibile nel sito [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)