

MH370: UN VOLO PERFETTO... PER SCOMPARIRE

Giunti a questo punto, in possesso di più dettagli trapelati da diverse fonti e soprattutto individuata l'area in cui il localizzatore trasmette i suoi segnali di posizione, crediamo sia il momento di spostare il tiro delle ipotesi lasciando il campo dell'imprevisto tecnico, per parlare invece di un'altra possibilità la quale per quanto sconcertante sembra quadrare con tutti i dati disponibili.

La ricostruzione della rotta seguita dall'aereo indica una **precisa intenzione** di scomparire dai cieli volando al di fuori degli spazi aerei controllati, quindi un volo condotto avendo in mente un punto di arrivo preciso: il più lontano possibile da soccorsi. Come si vede quindi siamo all'opposto della teoria del guasto meccanico. L'aereo era perfettamente manovrabile prova ne sia che ha lasciato scarse tracce di se (almeno nei centri di controlli di fonte civile) nel pur lungo tragitto coperto.

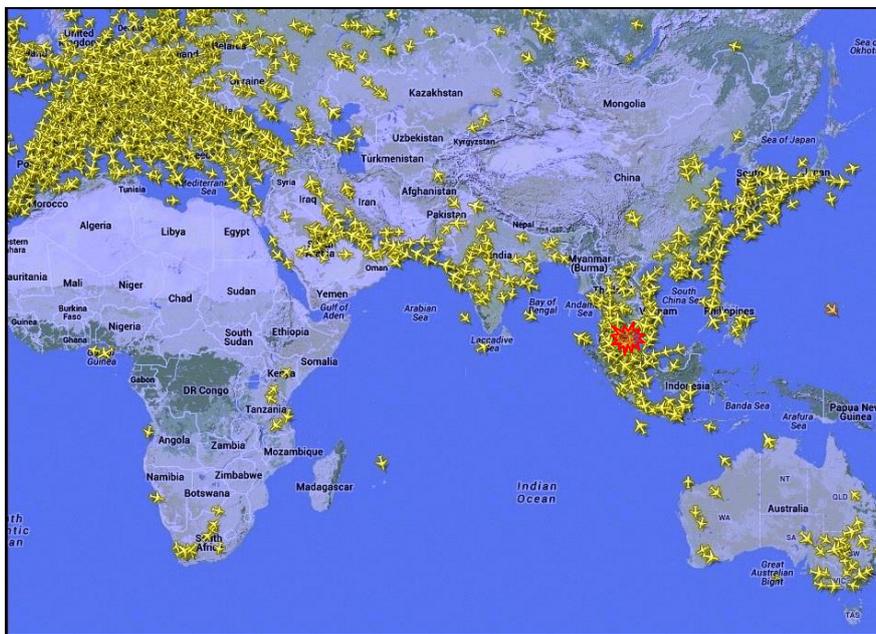


Immagine 1: Distribuzione dei flussi di rotta mondiali

L'immagine 1 mostra le correnti di voli che si formano quotidianamente nel mondo; abbiamo volutamente "tagliato" -in quanto non pertinenti con la nostra teoria- le due Americhe, e l'Atlantico. Ora immaginatevi al comando del Boeing 777 (da noi posizionato con la stella rossa) con la precisa intenzione di non voler lasciare tracce del vostro aereo e quindi con la necessità di eludere radar e rotte frequentate, osservate la carta: in quale direzione puntereste la prua? L'immagine vi fornisce una chiara indicazione: la prua sarà diretta a sud, ma non lo si può fare subito, prima bisogna eludere zone coperte da radar per cui sono necessari improvvisi cambiamenti di rotta (e di quota).



Immagine 2: rotte a slalom intraprese per evitare i radar malesi prima e indonesiani poi

Innanzitutto dovremmo uscire al più presto dall'area alquanto affollata della Malesia, dell'Indonesia e del continente subasiatico, e le tre deviazioni riportate nell'immagine 2 mostrano con precisione questo intento. Il primo cambio di rotta avviene sul waypoint IGARI, il quale non è un punto qualsiasi bensì ove avviene il cambio di giurisdizione fra il controllo di Kuala Lumpur e il centro di Ho Chi Minh. Le altre due successive deviazioni la prima verso nord-est, la seconda verso nord-ovest definiscono chiaramente questa intenzione; è da sottolineare che i cambi di prua avvengono su precisi waypoints, particolare questo che indica la capacità e la conoscenza di conduzione di un velivolo. Ed ora dopo questi, all'apparenza, inspiegabili e repentini cambi di direzione, un vero e proprio slalom nei cieli, l'aereo può prendere una rotta costante di 180 gradi che lo porterà in un'area non attraversata da alcuna rotta commerciale, nel bel mezzo dell'Oceano Indiano; le difficoltà di ricerca in quell'area più volte espresse dalle autorità australiane, responsabili del servizio SAR (Search & Rescue), ne sono una conferma.

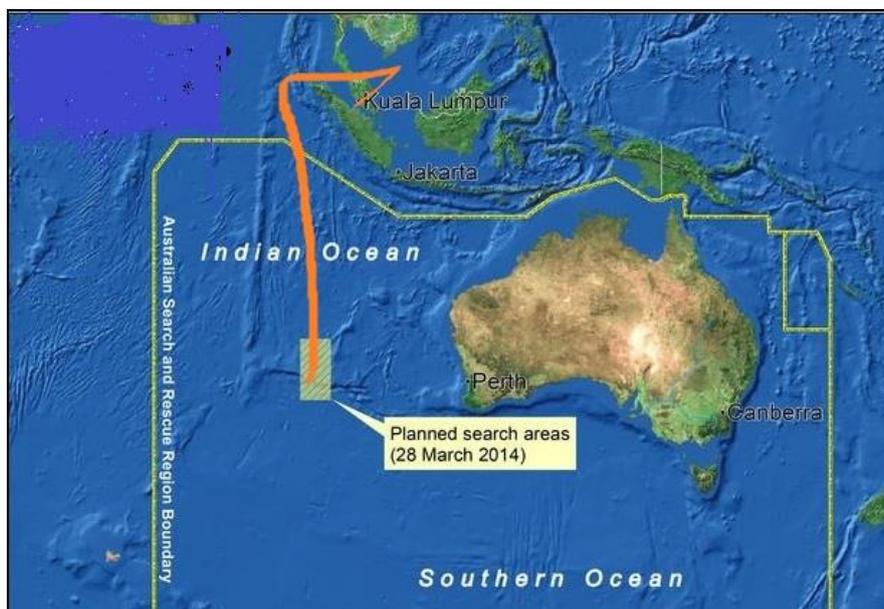


Immagine 3: Punto approssimativo di impatto con il mare e limiti dell'area SAR australiana

Il Boeing 777 pertanto è stato portato in una area di critica accessibilità. Perché tutto questo? Non abbiamo risposta e forse mai la avremo ricordando il particolare, non certo insignificante, che quando avvengono incidenti su aree marine è difficile recuperare tutti i corpi dei passeggeri. Quindi è possibile, per quanto altamente improbabile, che l'autore di questa tragedia possa essere l'unico superstite del volo MH370, ma questa sia ben chiaro è una ipotesi estrema che esponiamo solo per le peculiarità che hanno accompagnato questo incidente e che ne fanno un caso unico negli annali dell'aviazione civile. Per la cronaca ricordiamo che l'incidente ad Air France 447 ha lasciato 74 corpi non recuperati, su un totale di 228 occupanti; nel caso di Itavia 870 vennero recuperati 39 corpi su 81. Ed ora in chiusura riproponiamo l'immagine 1 apponendovi la rotta non casuale, a nostro parere, svolta da MH370.

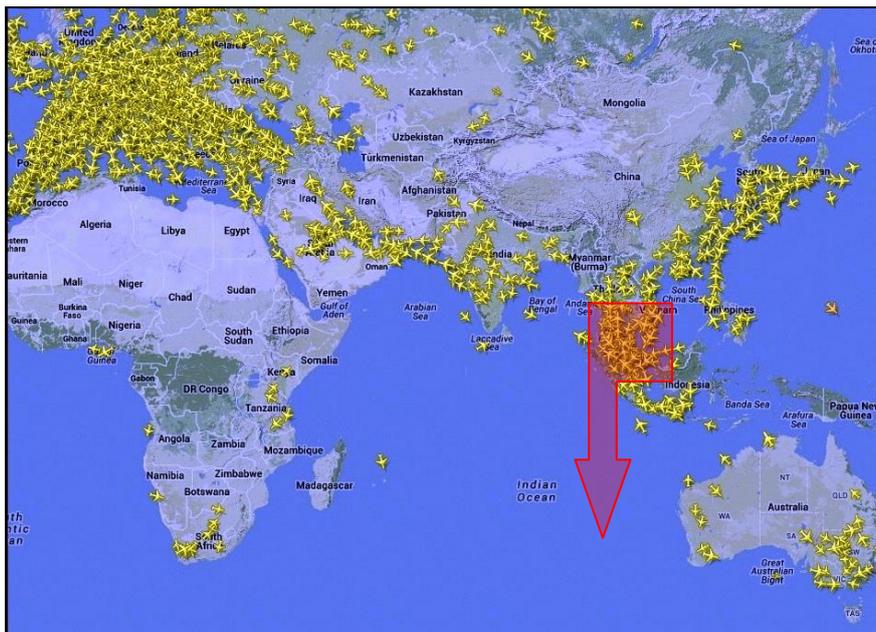


Immagine 4: Punto approssimativo di impatto con il mare riproposto nell'ambito delle rotte più frequentate

AAR- Safety Newsletter (5/14), 12 Aprile 2014

Le precedenti Newsletters sul caso MH370 sono state inviate in data 11, 25 e 29 marzo 2014, e sono disponibili nel sito www.air-accidents.com