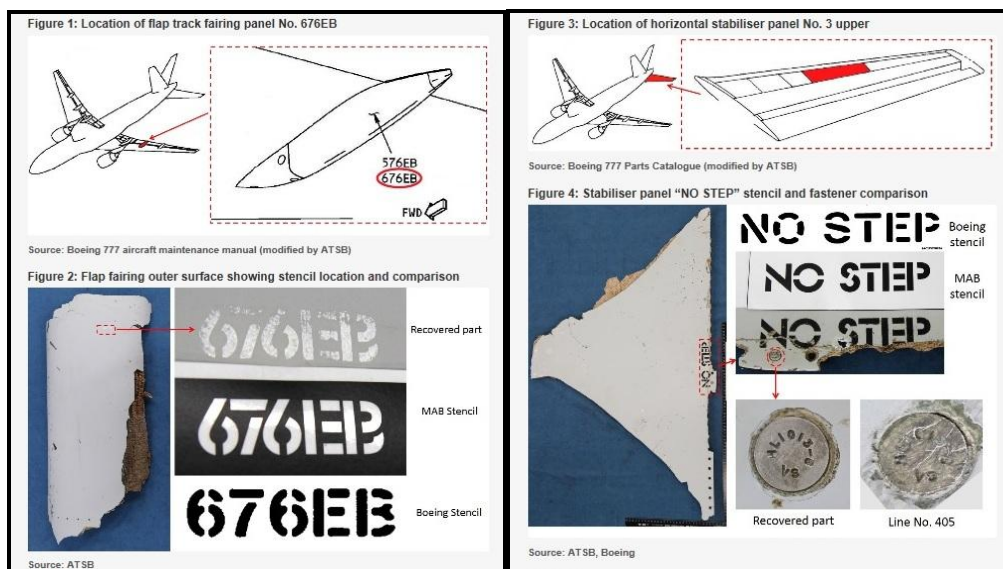


## LO STATO DELLE RICERCHE DI MH370: è tempo di investigare sugli investigatori?

In Italia il progredire delle ricerche sul Boeing 777 che nella notte fra il 7 e l' 8 marzo 2014 è scomparso mentre espletava il volo MH370 fra Kuala Lumpur e Pechino sono state seguite con molta approssimazione anche perchè a bordo non vi erano cittadini italiani. Ben differente la situazione soprattutto in Cina e in Malesia tenendo presente che il velivolo ospitava rispettivamente 152 e 50 persone delle due nazioni. (1) Da noi le uniche notizie trapelate in questi 26 mesi di ricerche sono state quelle relative al ritrovamento di alcuni pezzi dell'aereo, ovvero nel luglio 2015 quando una parte di flaperon finì sulla spiaggia di Réunion, nel dicembre 2015 altro pezzo sulle spiagge del Mozambico, e poi nuovamente spiaggia del Mozambico nel febbraio di quest'anno, 220 km a sud del primo ritrovamento; ma si è trattato sempre di modeste parti del velivolo.



*Nell'immagine a sinistra il frammento ritrovato il 27 dicembre 2015, in quella di destra il frammento ritrovato il 27 febbraio 2016 (Fonte ATSB AE-2015-054)*

Precisiamo subito che mentre scriviamo queste note non vi sono novità di rilievo: le tre unità della Fugro, la società specializzata in ricerche marine a cui è stata affidata l'opera di scandagliamento del fondale oceanico, pur avendo coperto 100.000 dei 120.000 kmq assegnati, ancora non ha localizzato il relitto. Ma, è inevitabile, con l'avvicinarsi del completamento dell'area di ricerca previsto per la fine di giugno, che aumentino dubbi e perplessità sulle modalità con cui sono state effettuate le ricerche o, meglio sarebbe dire, sull'area su cui ci si è voluti concentrare. Ed è proprio su questi aspetti che intendiamo soffermarci perché crediamo che giunti a questo punto non sia del tutto da escludere che ci si possa essere concentrati su una errata zona.

Una particolarità che colpisce nelle ricerche del Boeing 777 e che vale la pena evidenziare è che i tecnici del mestiere, quelli cioè che quando avviene una sciagura aerea sono soliti fornire lumi su cosa potrebbe

essere accaduto, su dove e come cercare -ci riferiamo in particolare a piloti, controllori di volo, agenzie investigative per la safety, compagnie aeree- in questo periodo di post- incidente sono rimasti tutti clamorosamente in silenzio.

Negli ultimi mesi la parola è invece passata a specialisti satellitari, matematici, biologi, esperti di correnti marine: sono loro che sono scesi in campo per dare ognuno la propria opinione nel campo di specifica competenza.

## Le ricerche ufficiali

E' d'obbligo iniziare la nostra trattazione parlando delle ricerche ufficiali le quali, come noto, sono state affidate in base ad un accordo internazionale all'ente australiano per la sicurezza del volo ATSB. A partire dal 30 marzo 2014 ha preso il via l'operazione tuttora in corso coordinata dal JACC (Joint Agency Coordination Center) la quale, è stato subito sottolineato, è la più costosa ricerca mai intrapresa nella storia dell'aviazione civile mondiale. Per il solo primo mese di attività si è parlato di una cifra aggirantesi sui 32 milioni di euro. Terminata la fase del pattugliamento aereo e marittimo per localizzare eventuali rottami in superficie, ricerca che malgrado la massiccia task force internazionale è stata assolutamente negativa, si è passati allo scandagliamento dei fondali marini. L'area in cui ricercare è stata fissata tenendo conto degli ultimi rilevamenti radar e della ormai famosa curva a ovest assunta dal velivolo sul punto "IGARI" per poi puntare in direzione sud una volta giunto in prossimità del waypoint "IGREX".

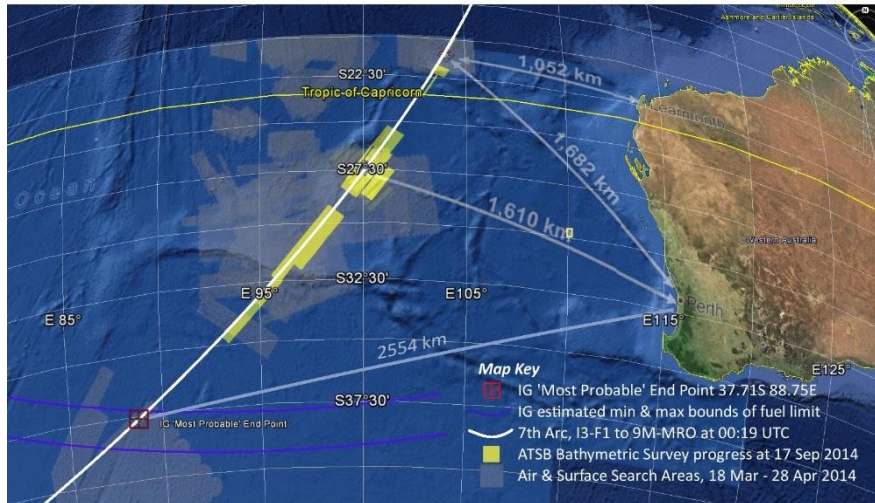


La latitudine cui spingersi è stata calcolata sulla base del carburante imbarcato e quindi dell'autonomia del velivolo ipotizzando le diverse quote che avrebbe potuto mantenere nella sua rotta verso sud.

E' stato così fissato il "settimo arco" ed è su di esso che si sono concentrate le ricerche. In totale 125mila kmq da pattugliare, che finora però non hanno prodotto alcun risultato pratico. (2) In pratica il B777 avrebbe dovuto finire il carburante su uno dei punti che costituiscono la retta del settimo arco il quale si estende sulla latitudine compresa approssimativamente fra 20 e 37 gradi Sud.

Nel frattempo, come abbiamo detto, sulle spiagge orientali dell'Africa si sono avuti ben tre ritrovamenti distanziati nel tempo e nel luogo, grazie a persone che hanno collegato pezzi di rottami all'aereo scomparso provvedendo ad avvertire le autorità.

A posteriori, quando cioè sono stati scoperti, i responsabili della JAAC si sono affrettati a precisare che il luogo di ritrovamento era coerente con la zona ove si stavano effettuando le ricerche, tuttavia non ci risulta che le autorità del Mozambico e Reunion fossero state preventivamente sensibilizzate affinché si procedesse a "battute" di ricerca di eventuali frammenti.



In questa mappa il "settimo arco" è rappresentato dalla riga bianca verticale. La latitudine massima di ricerca è su 37°30' Sud.

### La parola ai testimoni: c'è chi l'avrebbe visto

Uno dei capitoli più interessanti della vicenda è quello relativo alle testimonianze di chi afferma aver visto l'aereo in volo, ma su una rotta che contraddice l'area della ricerca ufficiale. Si sa che il ricorso alle testimonianze oculari, essenziali negli anni in cui non vi erano ancora i registratori di volo, sono pressoché scomparse ai nostri giorni dal momento che dalle analisi dei *flight recorders* si possono ricostruire i parametri essenziali del volo, tuttavia tenendo conto delle insolite circostanze che hanno accompagnato la scomparsa di MH370 va da sé che le testimonianze di "chi lo ha visto" dovrebbero assumere un ruolo determinante.

La mattina dell'8 marzo alle 06.15 Abdu Rashid si trovava a Kuda Huvadhoo nelle Maldive quando, proveniente da nord ovest, vide un aereo di grandi dimensioni venire nella sua direzione e poi fare una virata verso sud est. Ha potuto chiaramente vedere una striscia rossa disegnata sulla carlinga bianca. Kuda Huvadhoo è un remoto atollo a sud dell'India e la sua popolazione non è abituata a veder sorvolare l'isola da aerei di grandi dimensioni.



Kuda Huvadhoo è situata fra lo Sri Lanka e la base militare Usa di Diego Garcia

La testimonianza di Rashid trova conferma anche presso altri abitanti dell'isola. Avendo presente che l'ora dell'avvistamento corrisponderebbe a un 30/60 minuti di rimanente autonomia di carburante, si capisce che le ricerche che si stanno conducendo nell'area molto più meridionale non dovrebbero portare ad alcun risultato.

Ma perché queste testimonianze non sarebbero state prese in esame? Semplicemente perché i dati degli esperti satellitari portano a tutt'altra zona. Stesso appunto vale per quanto riferito dalla passeggera Latife Dalelah che alle 9.30am dell'8 marzo era invece a bordo di un aereo in volo fra Jeddah e Kuala Lumpur e una volta giunta a destinazione si recò ad una stazione di polizia dichiarando di aver visto dal finestrino del suo aereo il relitto di un velivolo situato nel mare in prossimità delle isole Andaman.



Il punto 1 indica l'aeroporto di partenza Kuala Lumpur; il punto 2 il waypoint "Igaru"; la traiettoria 3 che passa in prossimità delle isole Andaman rappresenta la rotta assunta dal velivolo prima di puntare verso sud.

Queste le parole della passeggera Dalelah:

*"I saw throughout the journey, I was staring out of the window of the aircraft as I couldn't sleep during the flight. It is normal for me to look out of the window if I can't sleep during a flight. The in-flight monitor in front her showed that the aircraft was crossing the Indian Ocean. The last city on the land mass showed Chennai. I had seen several shipping liners and islands from my window earlier. Then, I saw the silvery object. I took a closer look and was shocked to see what looked like the tail and wing of an aircraft on the water."* (3).

Circa la base di Diego Garcia va detto che essa è situata nel mezzo dell'Oceano Indiano a sud di Kuda Huvadhoo e dal punto di vista aeronautico è attrezzata con due piste di 3700 metri di lunghezza. Essa è riportata come base di emergenza nelle operazioni commerciali ETOPS (*Extended Range Twin Engine Operations*) ed è inoltre una delle 33 stazioni disponibili per atterraggi dello Space Shuttle. Quindi se MH370 fosse stato colpito da una emergenza tecnica avrebbe potuto avvalersi delle infrastrutture della base. Tali particolari però, oltre a escludere la tesi del guasto tecnico, costituiscono elementi a favore dei testimoni oculari in quanto l'eventuale, ulteriore proseguimento verso sud mal si concilia con il "non aver visto nulla" da parte della superdotata base statunitense. Così almeno è stato dichiarato dalle autorità militari.

### **Il parere dei biologi marini**

Precisando che i "barnacles" altro non sono che piccoli crostacei che si attaccano e proliferano sulle superfici di oggetti immersi in ambiente marino, vi sono biologi che potrebbero fornire importanti notizie sui pezzi ritrovati studiando appunto lo stato di sviluppo dei barnacles. Ebbene da quel che si può apprendere dai vari siti che hanno trattato l'argomento, la consulenza dei biologi non è stata affatto sfruttata:

*"the predominant form of life growing on the flaperon is an accumulation of goose barnacles of the genus Lepas. In all the world, the number of marine biologists who study these animals is tiny; those who have carried out peer-reviewed research specifically on animals of the genus Lepas could fit in an elevator. Each*

*has contributed something unique to the field; each has a unique body of experience with which to inform the investigation of this important Lepas population. Yet the French authorities have reached out to none of them. .... knowing the species of the barnacles, and measuring their exact size, would allow scientists to gauge their age, and hence the amount of time that the flaperon has been in the water. Such an analysis has been performed forensically before: Cynthia Venn, a professor of environmental science at Bloomsburg University, helped Italian researchers identify the how long a corpse had been floating in the Adriatic Sea, as described in their paper "Evaluation of the floating time of a corpse found in a marine environment using the barnacle Lepas anatifera." (4)*

Ed anche su questo fronte non mancano le sorprese. In base a quello che i biologi hanno potuto osservare dalle fotografie circolate del flaperon ritrovato nel luglio 2015, alcuni di essi affermano che lo sviluppo dei barnacles riscontrato è tale da ritenere improbabile una permanenza in acqua di 16 mesi (la dichiarazione in questione risaliva all'estate 2015); la loro crescita suggeriva invece una permanenza in ambiente oceanico di soli sei mesi!

#### **Le analisi sulle correnti marine di Brock McEwen**

Nel dicembre del 2015 il matematico canadese McEwen ha pubblicato uno studio di 30 pagine che partendo dal punto di approdo dei rottami di MH370 e tenendo presenti venti e correnti marine, tenta di risalire al punto in cui il B777 potrebbe essere caduto, ovvero lo *splashpoint*. Il suo studio si basa su ben nove modelli di correnti (CSIRO, UWA, GEMS, Deltares, GEOMAR, ICMAT, Adrift, IPRC, and OM) e il 16 gennaio 2016 a questo documento si è aggiunto un secondo rapporto dall'eloquente titolo "*MH370 Time to investigate the investigators*" da noi riportato nel titolo. (5)

La conclusione cui giunge McEwen è alquanto preoccupante: infatti egli afferma che i pezzi ritrovati non possono essere giunti nell'isola di Reunion provenienti dall'attuale area cui si svolgono le ricerche. Ciò contraddice fra l'altro quanto dichiarato dall'ATSB "*the location of the recovered debris is consistent with drift modelling predictions of objects starting in the areas identified as possibly containing MH370.*"

McEwen afferma senza mezzi termini che la ricerca non è stata condotta in buona fede: "*mettendo insieme gli appunti di cui sopra, emerge un chiaro disegno di deliberata manipolazione, non è difficile smascherare il disegno. Detto con franchezza le prove accumulate dimostrano che la ricerca che non è stata condotta in buona fede.*" (6)

(1) Questa la dettagliata nazionalità dei 239 occupanti: 152 cinesi, 50 malesi, 7 indonesiani, 6 australiani, 5 indiani, 4 francesi, 3 Usa, 2 Ucraini, Nuova Zelanda, Canada, Iran; 1 Hong Kong, Olanda, Russia, Taiwan.

(2) Si tenga presente che nel definire la zona del “settimo arco” ci si è basati sul presupposto che l’aereo abbia volato fino ad esaurimento del carburante. Ma non si capisce il motivo per cui si debba escludere l’ipotesi che l’aereo possa essere stato fatto precipitare prima di avere i serbatoi a secco.

(3) “Missing MH370: Woman reports sighting missing jet” TheJakartaPost, 21 marzo 2014

<http://www.thejakartapost.com/news/2014/03/21/missing-mh370-woman-reports-sighting-missing-jet.html>

(4) “Marine Biologists could hold key to MH370 mystery” [http://www.huffingtonpost.com/jeff-wise/marine-biologists-could-h\\_b\\_8916852.html](http://www.huffingtonpost.com/jeff-wise/marine-biologists-could-h_b_8916852.html)

(5) <https://drive.google.com/file/d/0B-r3yuaF2p72LW04dJnQXQ4cTQ/view?pli=1> ; “Time to investigate the investigators” datato 15 gennaio 2016.

(6) Dalla pagina 17 del rapporto di cui al punto 5). Per la precisione così si esprime l’autore: *“Taken together, a clear pattern of deliberate manipulation emerges. While highly unlikely to involve any but the most senior officials, it is hard not to spot the pattern. The evidence, quite frankly, is consistent with a search that is not being conducted in good faith.”*

**AAR- Safety Newsletter (11/16), 9 Maggio 2016**

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

#### **Elenco delle Newsletters emesse nel 2016:**

- 01/2016 (15 gennaio) : I COMMENTI DELLE AUTORITA’ ROMENE SULL’INCIDENTE A FIUMICINO DI YR-ATS : IL PROBLEMA DEI LIMITI DEL “VENTO AL TRAVERSO”
- 02/2016 (22 gennaio) : “HOW FREQUENTLY ARE NOW TRACKING YOUR AIRCRAFT?”
- 03/2016 (9 febbraio): STUDIO DELL’OIG USA SULLA “RELIANCE” AGLI AUTOMATISMI NEL COCKPIT
- 04/2016 (5 marzo): IL FRAMMENTO 640 ....E ITAVIA 870
- 05/2016 (14 marzo): CASO LUBITZ, UN RAPPORTO MOLTO MEDICO E POCO AERONAUTICO
- 06/2016 (23 marzo): TROPPI CASI DI FUME EVENTS
- 07/2016 (13 aprile): I CASI DI “AIRSPEED DROP” NEI B787
- 08/2016 (21 aprile): AUTORIZZATI A FL 200, SCAMBIATO PER 2000
- 09/2016 (27 aprile): L’INCIDENTE AL VOLO FLYDUBAI 981
- 10/2016 (3 maggio): LO STALLO AD ALTA QUOTA NELLE ZONE DI CONVERGENZA INTERTROPICALE