

MH370: QUELLA VIRATA AD OVEST

Fintanto che dovremo lavorare per ipotesi in quanto non siamo materialmente in possesso di alcun elemento che possa far luce su quanto accaduto, il punto cruciale delle investigazioni rimane quella virata ad ovest che il Boeing 777 improvvisamente compie alle 01.19 ovvero esattamente 38 minuti dopo il decollo.

E il sistema induttivo non può partire che da una domanda fondamentale: un aereo ha raggiunto il suo livello di crociera coprendo una parte del suo percorso programmato seguendo un corretto track di 025° quando improvvisamente compie una virata che lo porta ad assumere una rotta per 270° ; perché? Quali possono essere le cause di una tale azione?



Lo scenario non è tuttavia completo, esso può infatti essere arricchito di alcuni significativi particolari. Il punto in cui avviene la virata ha due caratteristiche che non possono essere ignorate e che fanno ritenere non casuale la scelta. La prima è che in quel punto l'aereo è appena uscito dalla **copertura radar** di Kuala Lumpur, il secondo è che sempre quel punto si trova **nell'area di confine** fra due FIR, quella di KUL e quella di Ho Chi Minh il che significa, per chi ha un minimo di conoscenza delle comunicazioni aeronautiche che se, radiofonicamente parlando, l'aereo "scompare" da una frequenza, ognuno dei due centri di controllo in causa crede che l'aereo sia in contatto con il centro del vicino. Sia ben chiaro che i due enti di controllo comunicano fra loro e quindi ci vuol poco a chiarire l'equivoco, tuttavia rimane il fatto che è proprio in quel punto che un eventuale dirottatore può sperare di guadagnare del tempo per lui prezioso nel confondere le tracce di un suo eventuale cambio di rotta.

Altro particolare significativo è che, nel momento della virata il trasponder si spegne e i due centri interessati perdono il contatto radio. Tuttavia –questo è appurato- l'aereo rimane in volo per diverse ore.

Questo scenario che vi stiamo proponendo non è ipotetico ma basato su quanto finora accertato. Ed ora quindi possiamo riproporre la nostra domanda: perché un aereo di cui a terra perdono il contatto deve improvvisamente cambiare rotta?

La possibilità che il tutto sia dovuto a un **malfunzionamento tecnico**, di qualsivoglia natura (motoristica, pressurizzazione, decompressione, incendio ecc) non trova riscontro con il fatto che l'aereo *continua a volare*. In caso di problemi tecnici la prima cosa che un pilota farebbe è quella di riportare a terra l'aereo ma, come si vede anche dalla cartina allegata, il B777 prima di prendere la rotta a sud verso il largo delle coste australiane ha sorvolato il territorio della Malesia senza tentare né atterraggi né ammaraggi. Inoltre se un guasto tecnico mette fuori uso radio e transponder, quindi in presenza di un serio problema, come è possibile che il velivolo rimanga in volo per così tanto tempo? E come ignorare il particolare che nessuno dei passeggeri è stato in grado di usare il suo cellulare per inviare messaggi di allarme a terra? Qualcuno ha parlato di autopilota, tuttavia va ricordato che tale apparato presuppone sempre che qualcuno imposti i dati come ad esempio rotta ed altitudine: ma quale equipaggio alle prese con una emergenza imposterebbe una rotta che lo porta nel bel mezzo di un oceano allontanandolo dai soccorsi ?

Un problema tecnico quindi alla luce del susseguirsi degli eventi non spiega il perché della virata ad ovest e dell'allontanamento a sud.

Due sole sono le possibilità che possono fornire una spiegazione all'anomala e prolungata rotta seguita da MH370: l'equipaggio è stato messo fuori uso da uno o più **dirottatori**, uno dei piloti sopraffatto l'altro abbia volutamente portato l'aereo a sfracellarsi, quindi un deliberato atto di **suicidio**.

Ipotizzando questi due scenari va evidenziato il particolare che in entrambi i casi le registrazioni provenienti dal CVR, rimanendo attive solitamente per le ultime due ore di volo, non potranno assolutamente fornire lumi su quanto accaduto in cabina di pilotaggio, e ciò dal momento che l'aereo è rimasto in volo per molto tempo, secondo i dati Inmarsat 6 ore dopo l'ultimo contatto. Quando a due anni di distanza vennero ritrovati i registratori del volo AF447 gli stessi fecero luce su quanto accaduto nella cabina di pilotaggio poiché l'aereo precipitò nell'immediatezza dell'evento tecnico (ostruzioni sonde pitot ed errata indicazione della velocità) che aveva innestato la tragedia.

Fra le tante notizie diffuse all'indomani della scomparsa di MH370 vi è anche quella circa l'improvvisa salita fino a FL450 del B777. Ebbene proprio a seguito di questa informazione si potrebbe proporre una teoria che verrebbe a conciliare sia la virata a ovest, sia la rotta a sud per portare l'aereo fuori dall'area di rapidi soccorsi. Tale ipotesi si concretizzerebbe nei seguenti passaggi.

- 1) Morte di tutti i passeggeri tramite depressurizzazione improvvisa e rapida;
- 2) Uso degli apparati di ossigeno presenti nel cockpit;
- 3) Impostazione di una rotta a sud, lontano da immediati soccorsi;
- 4) Possibilità di gettarsi dall'aereo quando questo è a bassa quota.

Il precedente di PAL 812

Questo incidente non viene da noi proposto in quanto riteniamo che a bordo di MH370 sia avvenuto qualcosa di simile, ma solo allo scopo di dimostrare che negli annali dell'aviazione civile è già avvenuto che qualcuno possa pensare di uscire indenne gettandosi da un aereo in volo a bassa quota.

25 maggio 2000: a bordo di un Airbus 330 di Philippine Airlines in servizio di linea fra Davao e Manila, uno dei 278 passeggeri presenti a bordo dopo aver fatto incetta di gioielli e denaro costringe il comandante a scendere di quota per far sì che egli possa buttarsi dall'aereo servendosi di un improvvisato e rudimentale paracadute, l'uomo è armato di una granata e di una pistola. Il comandante per permettere al portellone di aprirsi evitando problemi nella cabina passeggeri scende fino a 1800 metri (6000 piedi) , tuttavia una volta aperto il portellone, il dirottatore ha un attimo di ripensamento che viene immediatamente sfruttato da uno steward che lo "aiuta" a uscire dall'aereo.

Tre giorni dopo il dirottamento il corpo del dirottatore, identificato poi per un certo Reginald Chua, verrà ritrovato in una palude nei pressi di Llabac 70 chilometri a sud-est di Manila, ma non verrà mai chiarito il dubbio se la morte fosse stata provocata dalla caduta o piuttosto dal fatto che Reginald era finito in una selvaggia palude.

AIR-ACCIDENTS.COM

AAR- Safety Newsletter (4/14), 29 Marzo 2014

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