

MH370: IL MARE RESTITUISCE I PRIMI RESTI

Laddove l'uomo e la sua tanto decantata tecnologia ha fallito, laddove rilevamenti satellitari, pattugliamenti della superficie e ricerche nelle profondità marine ancora non avevano sortito dopo 16 mesi il sia pur minimo effetto, la natura o per essere più precisi le correnti marine hanno iniziato a restituire ciò che si cercava. Un pezzo di lamiera è stato appurato essere il flaperon dell'ala (flaps+aileron= flaperon) del Boeing 777 immatricolato 9M-MRO. Era mercoledì 29 luglio quando sulla spiaggia dell'isola di Reunion si è "spiaggiato" il primo componente del puzzle chiamato MH370. Altri rottami sarebbero stati trovati nei giorni seguenti ma per questi, al momento, non è giunta conferma del legame con l'aereo malese.

Così come avvenuto nell'Oceano Atlantico per l'incidente al Britten Norman della Transaero (4 gennaio 2013) che trasportava fra l'altro membri della famiglia Missoni, quando su una spiaggia dell'isola di Curacao ad oltre 200 chilometri dal presunto luogo dell'incidente veniva ritrovato un borsone contenente l'attrezzatura per praticare kitesurf appartenente a Vittorio Missoni, ora il copione si ripete: il B777 non è stato ancora trovato, non è dato sapere il punto dove esso è precipitato però il mare inizia a restituire qualcosa. Per Transaero il borsone venne ritrovato tre settimane dopo la scomparsa del velivolo, con l'aereo che fu però localizzato solo nel mese di giugno 2013 e recuperato a novembre dello stesso anno. Completamente differenti le dimensioni delle aree di ricerca coinvolte, dall'Oceano Indiano all'Oceano Atlantico, ma lo scenario rimane sostanzialmente lo stesso: il mare restituisce le prove di un incidente ancor prima di sapere dove e perchè è caduto un velivolo.

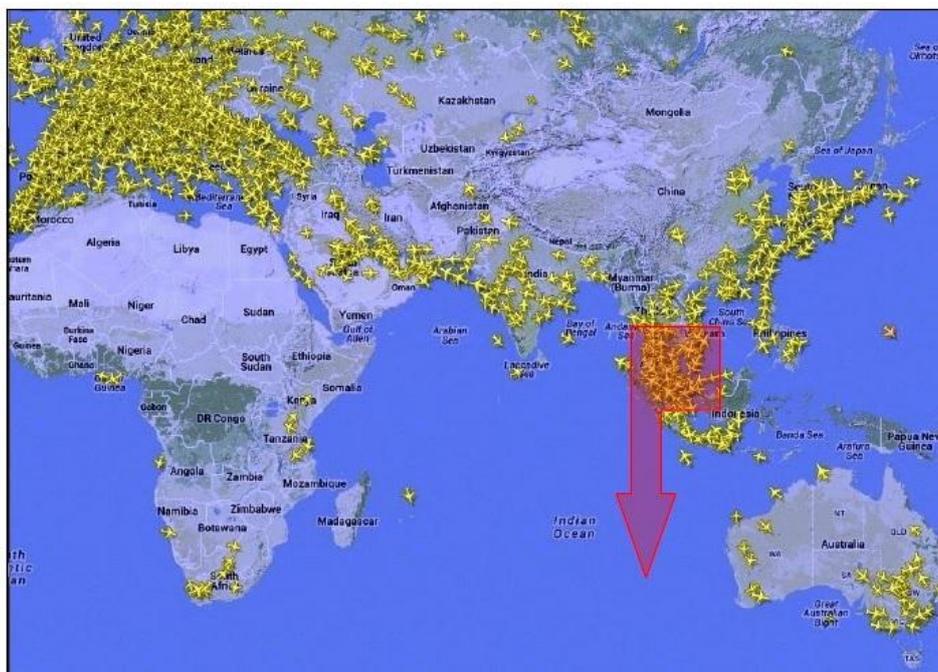


Dal punto di vista delle investigazioni circa l'accaduto ne sappiamo esattamente quanto prima, ovvero il ritrovamento non cambia proprio nulla. Tuttavia come ha dichiarato il primo ministro australiano Warren Truss in una conferenza stampa, almeno questo ritrovamento mette a tacere le "fanciful theories" che parlavano di atterraggi su piste di aeroporti segreti, e similari teorie complottistiche. La domanda fondamentale, *per quale motivo il Boeing 777 ha invertito la rotta*, rimane senza risposta. In merito possiamo dire che anche senza prove dirette viene ormai scartato il problema tecnico mentre rimane

assolutamente primo indiziato quello dell'atto deliberato compiuto da qualcuno per condurre l'aereo fuori rotta in località inaccessibile, e a tal proposito le possibilità sono due: membro dell'equipaggio con volontà suicida, passeggero o più passeggeri che si sono impadroniti dell'aereo.

Circa la volontà di portare l'aereo al di fuori degli spazi aerei controllati e quindi di non essere oggetto di rilevamenti o di facili, immediate localizzazioni crediamo sussistano pochi dubbi.

Nella nostra newsletter datata 12 aprile 2014 e dal titolo "MH370: un volo perfetto per scomparire" pubblicavamo l'immagine sottostante la quale metteva in evidenza le correnti di traffico aereo vigenti in quell'emisfero mostrando come la scelta di puntare verso sud rappresentava la rotta perfetta per far perdere le proprie tracce.



Ora che i ritrovamenti di rottami sulla isola di Reunion confermano il particolare della rotta sud presa da MH370, gli esperti oceanografici si sono affrettati a dichiarare che ciò è del tutto compatibile con i modelli simulati delle correnti marine vigenti nell'area, confermando pertanto che le attuali ricerche condotte ad Ovest dell'Australia sono svolte nella giusta area. Alla luce di tali conferme rimane tuttavia difficile credere che le apparecchiature elettroniche presenti nella base Usa di Diego Garcia non abbiano rilevato alcun movimento di MH370 che in quelle ore assumeva a tutti gli effetti i connotati di un velivolo "foe" in quanto fuori rotta e senza trasponder attivato. Molto più probabile che l'assenza di notizie da questa fonte rientri nella lotta fra *intelligence* ove non si vuol far sapere ad altri fino dove si spinge l'eventuale copertura della propria intercettazione.



Di certo non si vuol sostenere che il Boeing 777 debba aver sorvolato la base ma la posizione geografica dell'isola è tale che un aereo sconosciuto, non identificato che volava "in prossimità" di quella area non avrebbe dovuto passare in incognito.

AAR- Safety Newsletter (14/15), 7 Agosto 2015

Le precedenti Newsletters sul caso MH370 sono le seguenti: dalla 02/2014 alla 07/2014 ; 03/2015 e sono disponibili nel nostro sito www.air-accidents.com