

## MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA ?

*“Il nostro precedente rapporto ipotizzava che era proprio ove i rottami non sono stati trovati che si trovava la chiave per risalire con buona precisione al luogo dell’incidente. Questo aspetto della nostra ricerca è rimasto valido ed è stato rinforzato....”*

Così si esprimono gli esperti della CSIRO, l’agenzia federale governativa per le ricerche scientifiche australiana, nel loro ultimo rapporto nel quale annunciano di aver identificato con rafforzate probabilità il punto di caduta del Boeing 777. (1) L’agenzia pur non avendo condotto le ricerche oceanografiche ha collaborato a studiare modelli di correnti marine attraverso i quali sono state poi condotte le ricerche oceanografiche per determinare il luogo di caduta del Boeing 777 (9M-MRO) scomparso l’ 8 marzo 2014 fra Kuala Lumpur e Pechino. (2)

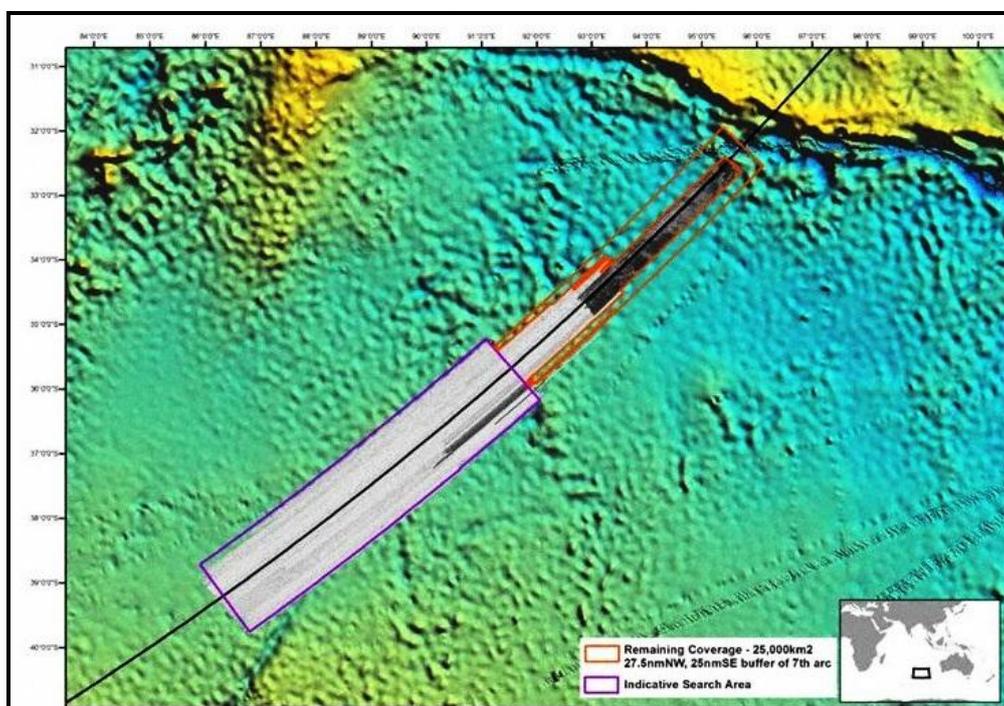


*Sullo sfondo di questa foto, fornita dal CSIRO, si può vedere la replica del pezzo di flaperon ricostruito sulla falsariga dell’autentico pezzo (in primo piano)*

Dal momento tuttavia che le ricerche sulla presunta area del disastro non hanno fornito risultati pratici si è proceduto all’inverso. Ovvero si è partiti dai luoghi dei ritrovamenti dei pezzi dell’aereo sulle coste africane (ed anche dai punti nei quali nulla è giunto), per procedere a ritroso calcolando correnti e venti cercando di capire da quale punto quel pezzo avesse potuto iniziare il suo peregrinare oceanico.

Per raggiungere lo scopo, con l'ausilio della Boeing è stato ricostruito il frammento del flaperon scoperto a Reunion nel luglio del 2015, lo si è dotato di GPS, è stato messo in mare a Storm Bay seguendolo poi nel suo itinerario. *“Abbiamo studiato per ben due anni come le correnti marine dell'Oceano Indiano si comportano ogni giorno.”* (3) Ovviamente il punto in cui è stato messo in mare non era quello del disastro aereo, ma è servito a controllare quale orientamento il pezzo avrebbe assunto. Attraverso questo nuovo studio si è anche capito per quale motivo nessun frammento del B777 è stato rintracciato sulle coste occidentali australiane che pure si trovavano molto più vicine, finendo invece per percorrere migliaia di chilometri terminando sulle spiagge africane. *“C'era solo un'area che conciliava l'assenza di frammenti sulle coste australiane e che coincideva con quanto e dove trovato in Africa.”* (3)

Sulla base di tali nuovi studi il CSIRO è giunto a suggerire e confermare il nuovo punto di ricerca il



quale viene individuato in circa 25.000 km quadrati di area evidenziata in arancione nella immagine sopra riportata. Ricordiamo che le ricerche che si erano concluse a gennaio di quest'anno erano state effettuate su una superficie di 120 mila chilometri quadrati. Ora la cosa interessante sarà vedere se i governi di Malesia, Australia e Cina intenderanno riprendere quelle ricerche che erano state sospese a gennaio (4), in quella occasione il ministro dei trasporti australiano ebbe a dichiarare che i tre governi in causa si trovavano in una situazione particolare, in quanto qualunque decisione avessero adottato, la stessa sarebbe stata poi criticata. (5). Tuttavia sempre in quella occasione era stato precisato che se fossero emersi nuovi elementi le ricerche sarebbero riprese.

Nel frattempo è di pochi giorni fa la notizia che Malaysia Airlines ha dotato tutti i suoi velivoli del nuovo sistema di tracciamento *SitaonAir* che permette il continuo monitoraggio satellitare della posizione da parte delle stazioni a terra, anche per quelle aree prive di copertura radar.



**Newsletters emesse nel corso del 2017:**

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo) 1
- 18/2017:** ANCORA UNA BRETTELLA COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 Aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)

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