

UNA NUOVA TECNICA PER LOCALIZZARE MH370

L'ingegnere aerospaziale Richard Godfrey, membro del cosiddetto *Gruppo indipendente di scienziati* istituito per cercare di risolvere il mistero MH370, ha affermato che il tracciamento a livello globale degli aerei è possibile utilizzando deboli segnali radio che coprono il globo, una rete nota conosciuta come WSPR, o rete "weak signal propagation report".

WSPR (Weak Signal Propagation Report) è un *software* per computer sviluppato nella sua prima versione nell'anno 2008 il quale utilizzato per le comunicazioni tra [radioamatori](#) attraverso l'utilizzo di segnali deboli. Il programma fu inizialmente sviluppato da Joe Taylor, K1JT, ma ora, divenuto [open source](#), viene sviluppato da un piccolo team di sviluppatori. Il programma è pensato per trasmettere e ricevere con basse potenze nelle onde medie ([MF](#)) e nelle onde corte ([HF](#)). Il software implementa un protocollo per sondare la propagazione con trasmissioni a bassa potenza. Sono oltre 5000 le stazioni WSPR attive nel mondo.

Avvertiamo subito che quanto portato a conoscenza da Godfrey conferma la teoria descritta nel nostro libro "Lost in the Sky" (1) e più volte da noi illustrata in Newsletters e interviste sull'argomento. Chi era ai comandi del volo MH370 (2) deliberatamente ha condotto dapprima una serie di manovre per evitare i rilevamenti e poi ha puntato la prua verso sud ovvero nell'Oceano Indiano meridionale ove è scomparso.

La ricerca di Godfrey indica che il Boeing 777 si è schiantato intorno ai 34,5 gradi sud, un punto che si accosta molto con le precedenti ricerche dell'aereo, che presenta qualche novità solo nella sua fase iniziale quella cioè condotta per evitare i rilevamenti radar. Dal punto di vista pratico possiamo comunque asserire che ciò che a tutti importa è localizzare l'esatto punto di caduta perché solo entrando in possesso del relitto e di tutto ciò che è conservato al suo interno si potrà fare luce, o almeno così si spera, sul mistero della scomparsa di questo sfortunato volo.

Secondo le teorie che sottointendono il sistema WSPR qualsiasi velivolo - commerciale, privato o militare - fa scattare invisibili "trappole elettroniche" quando si attraversano questi segnali, i quali possono poi essere utilizzati per tracciare la posizione dei velivoli che li hanno attraversati. In pratica il WSPR genera invisibili fasci di raggi i quali funzionano in ogni direzione oltre l'orizzonte potendo giungere fino alla parte opposta del globo.

Questi segnali radio insieme ai dati inviati dall'aereo della Malaysian Airlines al satellite britannico Inmarsat, potrebbero aiutare a risolvere il mistero di MH370. Per giungere alla localizzazione del punto Godfrey si è servito di un **suo sistema** di tracciamento noto come GDTAAA (Global Detection and Tracking any Aircraft Anywhere Anytime) il quale ha permesso di analizzare i segnali WSPR ogni due minuti nel periodo specifico che MH370 era in aria nel marzo del 2014.

Come detto, la sua analisi indica un luogo di caduta a 34,5 gradi sud, a sud-ovest dell'Australia occidentale, vicino alla linea immaginaria conosciuta come il "settimo arco" - che mostra le possibili posizioni dell'aereo al momento del suo settimo "ping" satellitare.

Nel suo rapporto Godfrey parla, nella fase iniziale del "dirottamento", di repentini cambi di direzione e velocità per evitare di fornire indicazioni su dove fosse diretto.

"Il pilota di MH370 ha generalmente evitato le rotte di volo ufficiali dalle 18:00 UTC (2:00 AWST) in poi, ma ha usato i waypoint per navigare su rotte di volo non ufficiali nello stretto di Malacca, intorno a Sumatra e attraverso l'Oceano Indiano meridionale." Ancora: *"Il pilota sembra aver avuto conoscenza degli orari di*

funzionamento dei radar di Sabang e Lhokseumawe e che in una notte di fine settimana, in tempi di poca tensione internazionale i sistemi radar non sarebbero stati in funzione. Nel caso in cui l'aereo è stato rilevato, il pilota ha anche evitato di dare una chiara idea di dove si stava dirigendo, utilizzando un percorso di combattimento con una serie di cambi di direzione. Questi cambiamenti di rotta hanno riguardato le isole Andamane, verso il Sud Africa, verso Java, verso 2°S 92°E (dove si incontrano le regioni di informazione di volo di Jakarta, Colombo e Melbourne) e verso le isole Cocos. Una volta fuori dalla portata di tutti gli altri aerei, alle 20:30 UTC (4.30 AWST) il pilota ha cambiato rotta e si è diretto verso sud.” (3)

Difficile credere che nuove ricerche prenderanno il via sulla base di questa nuova teoria, tuttavia il rapporto in questione dimostra che l'argomento sulla scomparsa di MH370 è più che mai vivo.

Il gruppo indipendente di scienziati, di cui Richard Godfrey è membro, è stato ufficializzato in un rapporto sulla ricerca australiana di MH 370 nel 2017, rilasciato dall'Australian Transport Safety Board.

(1) “Lost in the Sky” Antonio Bordoni. IBN editore 2019

(2) Il volo MH 370 che aveva a bordo 239 persone è scomparso nella notte dell'8 marzo 2014 mentre era in volo da Kuala Lumpur a Pechino.

(3) <https://www.9news.com.au/world/mh370-mystery-pilot-made-many-turns-speed-changes-new-report/47236883-1f3f-467a-badc-c9570038717d>

NL 29/2021 ; 12 maggio 2021

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/21	Primo incidente del 2021	9 gennaio
NL02/21	L'incidente della SRIWIJAYA AIR	16 gennaio
NL03/21	Incidente “serio” a un ATR72 irlandese	18 gennaio
NL04/21	Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ?	23 gennaio
NL05/21	Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52)	29 gennaio
NL06/21	Decollo con allineamento sulle luci laterali	31 gennaio
NL07/21	Particolarità dei confini aerei degli Stati	03 febbraio
NL08/21	Quando l'aviazione diventa archeologia	07 febbraio
NL09/21	Ala danneggiata dalla retrazione carrello	08 febbraio
NL10/21	La radio in aeronautica, oggi e domani	10 febbraio
NL11/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 (avviso di trasmissione)	21 febbraio
NL12/21	Piovono pezzi di motori dal cielo	22 febbraio
NL13/21	Perché tanti motori esplodono?	23 febbraio
NL14/21	8 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ucraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile

NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio



"Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree? Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso. È per questo motivo che abbiamo scelto la forma ebook, la quale permetterà più agevoli aggiornamenti."

Disponibile on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:
info@ibneditore.it