

## INSOLITI FENOMENI

Il caso di cui vi parleremo non riguarda un “mayday” ma qualcosa che ha molto impressionato i passeggeri di un normale volo di linea.

21 marzo 2018, ore 4.30 locali pomeridiane. Un Airbus 320 della Qatar Airways (1) sta effettuando il volo 211 fra Doha e Atene. Tutto a bordo è regolare; l’aereo è livellato a 36.000 piedi e sta attraversando lo spazio aereo turco. Improvvisamente i passeggeri che si trovano sul lato sinistro del velivolo notano una scia nera, quasi un fumo che fuoriesce da un qualcosa che potrebbe essere interpretato come un missile. La scia è fine, assomiglia molto a quelle scie che vengono lasciate dagli aerei ad alta quota, ma al contrario di queste non è bianca, è nerastra e comunque sulla sua punta non si intravede alcun aereo che la rilascia. Il colore nero non è affatto rassicurante e qualcuno arriva a pensare che si tratti di un aereo incidentato in difficoltà che sta precipitando.

In cabina di pilotaggio i due piloti non hanno ricevuto alcuna comunicazione di traffico estraneo che potrebbe interessarli, il che significa che il radar di terra non vede alcun “intruso” in prossimità del volo Qatar211.

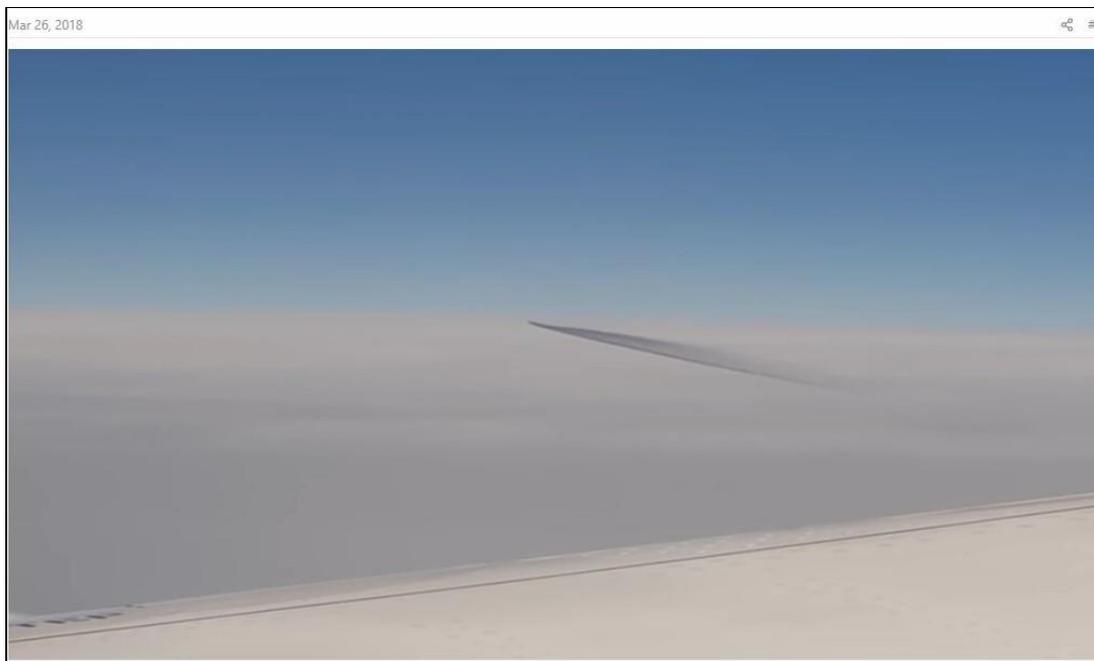


Immagine tratta da:

<https://www.metabunk.org/threads/claimed-ufo-filmed-from-airliner-over-turkey-21st-march-2018-passing-contrail-at-90%C2%B0.9608/>

Di cosa può trattarsi? Se si digita *Qatar flight 211* su Google o Wikipedia non compare alcuna notizia, né l’evento lo si può trovare sotto i database che raggruppano gli “incidenti”. Ma l’insolito avvistamento è stato oggetto di un servizio sul canale televisivo *Focus*. Ebbene da questo servizio

si può apprendere trattarsi di un mix fra formazioni nuvolose e rifrazioni della luce le quali danno luogo a questi fenomeni la cui visione però varia a secondo dell'angolo di osservazione che si viene a creare con l'osservatore. Il volo Qatar 211 è comunque proseguito fino alla sua destinazione senza alcun problema.

Gli aerei della Qatar Airways non sono nuovi ad essere i soggetti preferiti di insoliti eventi. Il 13 giugno 2019 un fotografo australiano, Michael Marston, ha immortalato un volo Qatar Airways (Boeing 777) da Doha ad Auckland che lasciava una fantastica scia color arcobaleno su un cielo blue puro sopra Brisbane. (2)



Le scie rilasciate dagli aerei quando volano ad alta quota ("contrail") sono nubi lineari incise nel cielo e sono costituite per lo più da cristalli di ghiaccio (il termine con il quale vengono appellate è l'abbreviazione di "condensation trail"). Si tratta essenzialmente di gas di scarico ma, quando la luce le colpisce nel modo giusto, possono assumere contorni, forme e colori alquanto insoliti.

In rete si può trovare un video straordinario di un Boeing 787 Dreamliner che emette una densa nube di vapore mentre sorvola la Russia. Le immagini sono state riprese dal pilota Louis Boyer dalla cabina di pilotaggio di un 747 di passaggio nelle vicinanze. (3)



Numerose sono le immagini immortalate da Boyer, un capitano della NCA, Nippon Cargo Airlines, che si possono trovare in rete. (4) Le sue immagini sono destinate ad alimentare le fiamme delle teorie cospirazioniste del già ricco capitolo delle scie chimiche. Come è noto la formazione nei cieli delle scie, come vengono comunemente chiamate queste linee di condensazione, è considerata da qualcuno la prova di una cospirazione globale. Perché alcuni aerei emettono nuvole lunghe e persistenti, si chiedono, mentre altri passano sopra le loro teste senza lasciare traccia?

Come tutti avranno notato alcune scie di condensazione sono brevi e durano pochissimo. Altre invece sono molto lunghe e continuano a perdurare anche dopo il passaggio dell'aereo. Ricordiamo però che quando vediamo un cielo pulito e sgombro da scie, non vuol dire che non vi siano aerei in volo sopra le nostre teste. Per spiegare il fenomeno che dal punto di vista fisico è piuttosto complesso ricordiamoci quanto avviene d'inverno quando vediamo formarsi una nuvoletta mentre respiriamo. La nuvoletta può essere più o meno evidente, alcuni giorni la vediamo, altri no, ma in ogni caso la sua durata è minima. Tutto si spiega con il fatto che l'umidità relativa -di solito al di sotto del 100%- non può sostenere una nube di miscelazione per un lungo periodo di tempo. Tuttavia in presenza di aria molto satura (è il caso di quando c'è la nebbia) la nostra nuvoletta durerà molto di più, ma mai superando le poche decine di secondi. Con le bassissime temperature presenti in alta quota e con l'atmosfera rarefatta, le scie di condensazione sono in grado di formarsi e persistere per durate ragguardevoli anche con umidità inferiore al 100%.

Le scie di vapore sono nubi a forma di linea prodotte dagli scarichi dei motori degli aerei o da variazioni della pressione atmosferica, in genere ad altitudini di crociera di diversi chilometri sopra la superficie terrestre. Le scie sono composte principalmente da acqua, sotto forma di cristalli di ghiaccio. La combinazione del vapore acqueo presente negli scarichi dei motori degli aerei e le basse temperature ambientali che si registrano ad alta quota consentono la formazione delle scie. A seconda della temperatura e dell'umidità all'altitudine in cui si formano le scie, queste possono essere visibili solo per pochi secondi o minuti, oppure possono persistere per ore e diffondersi fino a raggiungere un'ampiezza di diversi chilometri, assomigliando alla fine a cirri o nubi altocumuli naturali. Secondo alcuni studiosi, qualche scia di carattere persistente può contribuire al cambiamento climatico.

(1) Airbus 320 registrazione A7-AHO (c/n 4810)

(2) <https://www.traveller.com.au/qatar-airways-planes-rainbow-trail-capture-in-spectacular-photographs-h1i2xr>

(3) <https://www.traveller.com.au/boeing-787-emits-incredible-contrail--what-causes-them-and-are-chemtrails-part-of-a-global-conspiracy-gx50ej>

(4) <https://www.instagram.com/loub747/?hl=en>

### *Elenco Newsletter emesse nel 2022 (scaricabili dal nostro sito)*

NL01/22	Problemi di sicurezza al volo con la rete 5G	18 gennaio
NL02/22	Rete 5G e safety: ulteriori chiarimenti	22 gennaio
NL03/22	Il rapporto ICAO sul dirottamento del volo FR4978	30 gennaio
NL04/22	Una ape nel pitot poteva provocare una tragedia	14 febbraio
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo
NL10/22	MH370, nel 2023 riprenderanno le ricerche	13 marzo
NL11/22	Ancora le sonde pitot !	18 marzo
NL12/22	China Eastern 5735	21 marzo
NL13/22	China Eastern 5735 (aggiornamento)	21 marzo
NL14/22	Un incidente simile a China Eastern 5435	24 marzo
NL15/22	Parliamo di "No-Fly-Zone"	03 aprile
NL16/22	Ground Collision a MXP	04 aprile
NL17/22	Automazione volo: croce e delizia	06 aprile
NL18/22	Volare senza essere visti dal radar	07 aprile
NL19/22	Ciò che sappiamo su China Eastern 5735	08 aprile
NL20/22	Quel segno premonitore dell'abbattimento di MH17	14 aprile
NL21/22	China Eastern 5735: venti convettivi?	15 aprile
NL22/22	Egyptair 804: In mancanza del rapporto ufficiale...	28 aprile
NL23/22	Ciascun pilota agiva per suo conto	3 maggio
NL24/22	China Eastern 5735, pilota suicida?	18 maggio
NL25/22	Quanti casi di suicidio abbiamo avuto?	18 maggio
NL26/22	Le insidie dei Last Minute Changes	19 maggio
NL27/22	Un aereo Qaantas vola con 4 porte statiche coperte	21 maggio
NL28/22	Il tuo pilota ha la depressione?	28 maggio
NL29/22	Troppi incidenti in Nepal	4 giugno
NL30/22	Pilota incapacitato	13 giugno
NL31/22	Analogie fra Itavia 870 e Egyptair 804	20 giugno
NL32/22	IH870: il primo, vero caso di depistaggio	21 giugno
NL33/22	Ustica, cronaca di un 42esimo anniversario	2 luglio

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

# E' uscito:



## **USTICA** *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

[antonio.bordoni@yahoo.it](mailto:antonio.bordoni@yahoo.it)

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

[www.aviation-industry-news.com](http://www.aviation-industry-news.com)

o alla sicurezza del volo:

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

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.