

## MH 370 E L'ENNESIMA PRESUNTA LOCALIZZAZIONE

Martedì 25 settembre 2018. Il canale tv di National Geographic dedica una puntata della sua serie "Drain the Oceans" che descrive i segreti più intriganti riguardanti gli oceani del mondo, specificatamente al mistero del volo scomparso MH370. La trasmissione è stata molto interessante anche perché *Drain The Oceans* "utilizza una gamma di dati - dalle scansioni batimetriche sonar alle riprese video e fotogrammetria - con sofisticate grafiche generate dal computer per creare modelli tridimensionali altamente accurati del fondo degli oceani, laghi e fiumi. Questo processo consente ai registi di ricreare meraviglie naturali, finanche naufragi, antiche rovine e altri manufatti umani che si possono trovare sul fondo del mare rivelandoli con dettagli senza precedenti, come se fossero sulla terraferma". (1)

Nell'episodio su MH370 ci si sofferma soprattutto sul come abbia fatto l'aereo a non lasciare tracce e perché la tecnologia moderna non è riuscita a rintracciare il relitto. Sebbene perso il contatto radar, l'aereo ha continuato a scambiare segnali con un satellite sopra l'Oceano Indiano. I segnali si sono mantenuti a cadenza regolare una volta all'ora e gli esperti sono stati in grado di utilizzare queste informazioni per calcolare la direzione del viaggio. E' stato stabilito che dopo la sua traccia iniziale a nord-ovest, l'MH370 virò verso sud e volò per altre sei ore. Utilizzando il carico di carburante e la velocità di crociera, gli investigatori hanno ricreato una serie di possibili percorsi di volo utilizzando gli "archi" dei segnali. (2)

Nella trasmissione compare Peter Foley, l'investigatore di ATSB (Australian Transport Safety Bureau) che si è occupato del caso il quale dichiara: "I dati sono stati straordinari ... abbiamo cercato di stabilire la posizione di un aeromobile sulla base di informazioni che non sono mai state utilizzate per quello scopo. Questo, lo ripeto, è qualcosa di fuori dell'ordinario resa possibile grazie alla rete satellitare di Inmarsat. Di certo pochissime persone erano a conoscenza di tale possibilità, assolutamente fondamentale per la ricerca."

Ma aldilà delle cose già note di cui il servizio doveva far menzione per ricostruire la storia, forse la **vera novità** ha riguardato quanto dichiarato dagli studiosi della Curtin University, in Australia occidentale. Questa università, utilizza idrofoni - microfoni subacquei sensibili - posizionati in tutta la costa australiana per monitorare una gamma di suoni tra cui terremoti e fauna selvatica. Ebbene 1 ora e 14 minuti dopo l'ultimo contatto di MH370 con il satellite di Inmarsat un idrofono ha rilevato un rumore insolito.

L'idrofono, di cui mostriamo un esemplare, altro non è che un microfono progettato per essere usato sott'acqua per intercettare suoni provenienti dalle profondità marine.



Il dott. Alec Duncan, un acustico subacqueo della Curtin University, è rimasto molto incuriosito: "Quando abbiamo osservato i dati di quell'idrofono abbiamo trovato un segnale che sembrava avere caratteristiche interessanti". (3)

Poteva trattarsi del suono prodotto dall'aereo che colpiva l'acqua?

Poiché la direzione del suono non può essere determinata dall'idrofono, i ricercatori hanno cercato altri indizi audio. È emerso che lo stesso rumore è stato rilevato anche al largo della costa di Cape Leeuwin, nell'Australia occidentale, da un'altra postazione di ascolto istituita dall'Organizzazione che monitora i fondi marini al fine di individuare e localizzare test nucleari illegali.

È stato possibile effettuare una specie di triangolazione utilizzando tre idrofoni e in tal modo si è riusciti a determinare la direzione del suono con una approssimazione di mezzo grado, oltre a calcolare la distanza dalla sorgente.

E' stato così accertato che il rumore proveniva dal settore nord-ovest, quindi in pratica la zona oceanica a sinistra dell'Australia, quell'area a sud della penisola indiana ove per anni si sono concentrate la maggior parte delle ricerche, tuttavia questo "allettante indizio" risulta essere in una località estremamente lontana e ben oltre l'area ove si sono svolte le ricerche, e per tale motivo non è stato ritenuto opportuno prenderlo in considerazione.

"La nostra conclusione è stata che il segnale era più probabile che fosse di origine geologica, come un piccolo terremoto sottomarino", ha detto il dott. Duncan. "Ma non possiamo escludere completamente la possibilità che provenga da qualcosa che abbia a che fare con l'aereo."

Quindi in pratica l'unico spunto interessante dell'intera trasmissione si è smontato da solo ed è rimasta una remota possibilità non presa però in considerazione.

*Drain The Oceans* si è conclusa ricordando che nella zona del ben noto "settimo arco" rimangono inesplorati 620.000 km quadrati di fondale marino: *ciò che rimane di MH370 potrebbe trovarsi qui?*

Aldilà degli effetti visivi senz'altro spettacolari che la trasmissione ha riservato, nulla di nuovo che giustificasse i titoli altisonanti dei giornali di mezzo mondo che parlavano di nuovi indizi se non addirittura l'individuazione del luogo di impatto del volo del mistero.

(1) Così Andrew Ogilvie CEO della Electric Pictures che ha lavorato in stretto contatto con la ATSB nella produzione del documentario.

(2) In merito vedi quanto scritto nelle nostre numerose Newsletter diffuse in precedenza.

(3) <https://www.news.com.au/travel/travel-updates/incidents/mh370-clues-final-moments-detailed-in-new-documentary/news-story/e2d386707c310257c33734cf720b42c4>

## ***Safety Newsletter 40/2018 del 27 Settembre 2018***

**Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):**

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
- 15/2018** : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
- 16/2018** : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
- 19/2018** : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
- 20/2018** : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
- 21/2018** : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
- 22/2018** : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
- 23/2018** : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
- 24/2018** : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
- 25/2018** : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
- 26/2018** : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)

**27/2018** : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)  
**28/2018** : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)  
**29/2018** : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)  
**30/2018** : Programma supporto EASA sulle capacità piloti (29 luglio 2018)  
**31/2018** : Malati di mente in cielo e illusi in terra (31 luglio 2018)  
**32/2018** : MH 370, un rapporto pressochè inutile (1 agosto 2018)  
**33/2018** : Periodo nero per gli aerei d'epoca (4 agosto 2018)  
**34/2018** : Incidente Junker 52,: "THIN AIR" (8 agosto 2018)  
**35/2018** : Determinante il fattore umano nell'incidente di Bergamo (9 agosto 2018)  
**36/2018** : Comunicato del BAZL sulle operazioni dei JU-52 (16 agosto 2018)  
**37/2018** : Volo Air Canada atterra malgrado istruito a riattaccare(30 agosto 2018)  
**38/2018** : Medellin: confermata mancanza di carburante (9 settembre 2018)  
**39/2018** : AIR FRANCE 1611, si spera nella desecretazione (19 settembre 2018)

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