

Ad un mese di distanza dal ritrovamento di un pezzo di aereo su una spiaggia dell'isola di Réunion, proviamo a trarre un primo e provvisorio bilancio sugli esiti di quello che i media avevano trionfalmente definito “un deciso passo avanti” nelle ricerche del volo MH 370, scomparso 18 mesi fa.

Secondo molti, quello che è stato ben presto identificato come un *flaperon* proveniente da un Boeing B-777 altro non era che il preludio al rapido ritrovamento del relitto nella sua interezza... e in ogni caso, facevano eco altri, il suo studio avrebbe senz'altro permesso di ricostruire le ultime ore di volo dell'aereo.

La comprensibile prudenza del BEA (l'ente investigativo aeronautico francese che ha preso in carico il pezzo, visto che l'isola della Réunion è territorio francese) avrebbe dovuto tuttavia far capire che quando si tratta di indagini aeronautiche è bene andarci con i piedi di piombo; anche e soprattutto quando ci si trova davanti ad un caso che non ha precedenti nella storia del trasporto aereo.

Certo, il ritrovamento ha segnato un punto di svolta, ma in realtà ciò che per ora hanno davvero in mano gli investigatori è davvero poco. A differenza di quanto da molti sostenuto, nemmeno la quasi integrità del *flaperon* ritrovato permette di giungere alla conclusione che l'aereo, anziché precipitare rovinosamente, si sia posato dolcemente in mare. Basti pensare alla sostanziale integrità del primo relitto (il piano verticale di coda) del volo Air France 447 riemerso dall'Oceano Atlantico, e confrontarla con i dati successivamente ricavati dalle scatole nere.

E nonostante le dichiarazioni dei governi malese e cinese, anche l'effettiva appartenenza di quel relitto coperto di conchiglie al Boeing malese non si può dire dimostrata in assoluto. La “relativa” certezza raggiunta poggia su una sorta di sillogismo secondo il quale, visto che si tratta inequivocabilmente di un *flaperon* di B-777 il quale, dato il gioco delle correnti, può verosimilmente provenire dalla zona in cui si concentrano le ricerche, dal momento che non vi è notizia di nessun altro aereo di quel tipo disperso in quella zona, allora ci si trova in presenza di un pezzo appartenuto a 9M-MRO (la matricola del 777 in questione).

Il ragionamento, occorre dirlo, tiene. E infatti i tecnici Inmarsat si sono affrettati a far notare che il ritrovamento “non è incoerente” (e si noti la doppia negazione) con quanto da loro sostenuto sulla rotta seguita durante le ultime ore del volo MH 370. Tuttavia, se come più di un oceanografo ha fatto da subito notare, è relativamente facile affermare che un relitto abbandonato in una vasta zona dell'Oceano Indiano possa essere trasportato all'incirca in un vastissimo tratto di costa africana, ben diverso è affermare che si possa ora risalire ad una localizzazione più precisa del punto esatto di partenza di detto relitto. Prova ne sia che l'*Australian Transport Safety Bureau*, che coordina le ricerche in mare, ha continuato in questo ultimo mese a portare avanti il suo programma senza nessuna variazione.

L'ago nel pagliaio

Scritto da Pietro Pallini

Siamo dunque in presenza del classico “ago nel pagliaio”, solo che stavolta l'ago sembrerebbe essere stato ritrovato, è vero... ma a quasi 4000 km dal presunto pagliaio.

Comunque sia, anche se l'intero castello investigativo si regge su alcuni assunti non completamente dimostrati (manca la certezza che la traccia primaria seguita dai radar militari indonesiani sia quella di MH 370, manca la certezza che i segnali satellitari siano quelli giusti e che la procedura seguita per analizzarli sia a prova di errore, manca la certezza che il pezzo sia davvero di 9M-MRO), l'incrocio di tutti i dati per ora in nostro possesso consente di affermare al di là di ogni ragionevole dubbio che il volo malese è davvero finito da qualche parte dell'Oceano Indiano.

Ma attenzione, non pensiate che il *flaperon* arenatosi su una spiaggia africana dopo un viaggio durato 500 giorni sia almeno servito a tappare la bocca alle voci complottiste più fantasiose. Basta fare una rapida incursione su certi siti internet per rendersi infatti conto che i teorici del complotto hanno già trovato una spiegazione “logica e coerente”: coloro che si sono impadroniti dell'aereo e lo tengono nascosto (chissà dove e chissà con quali fini) si sarebbero limitati a staccarne un pezzo e a gettarlo in mare con l'evidente intenzione di confondere vieppiù le acque.

Intanto le indagini, quelle serie, lontano dal facile clamore dei media, continuano...

(31 agosto 2015)