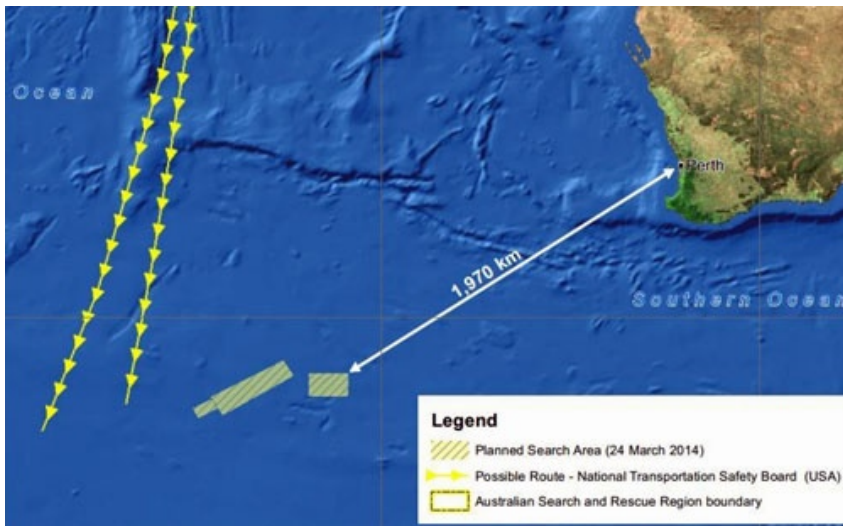


# Śledzenie Boeinga Malaysia Airlines

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 25 marca 2014

**Brytyjskie Inmarsat i AAIB na podstawie 8 prób połączenia systemu satelitarnego zaginionego Boeinga 777 Malaysia Airlines określiły jego prawdopodobną trasę i miejsce zakończenia lotu.**



*Obszary poszukiwań Boeinga 777 MH370 według instytucji australijskich / Ilustracja: AMSA*

Premier Malezji Najib Razak poinformował, że brytyjskie przedsiębiorstwo Inmarsat i AAIB (Air Accidents Investigation Branch) określiły prawdopodobną trasę zaginionego samolotu Boeing 777, nr lotu MH370 z 8 marca, z 239 członkami załogi i pasażerami, po utraceniu z nim kontaktu radiolokacyjnego. Analiza wykazała, że maszyna zakończyła lot na środku Oceanu Indyjskiego, z dala od jakichkolwiek lotnisk i lądowisk, około 2 tys. km na zachód od australijskiego Perth. Zdaniem Razaka, oznacza to, że wszyscy lecący Boeingiem zginęli.

Chris McLaughlin, wiceprezes Inmarsat powiedział, że zastosowana metoda śledzenia trasy lotu zaginionego samolotu daje szacunkową dokładność na poziomie 100 mil. - *Niestety, satelita systemu Inmarsat znajdujący się na orbicie nad Oceanem Indyjskim został wystrzelony jeszcze w latach 1990. i nie jest wyposażony w urządzenie wykorzystujące GPS, które mogłoby pozwolić na dokładniejsze określenie położenia samolotu* - powiedział McLaughlin.

Jak wiadomo z poprzednio ujawnionych informacji, po opuszczeniu strefy kontroli lotów nad Malezją, a przed planowanym wleceniem w strefę Wietnamu, ktoś na pokładzie samolotu spowodował wyłączenie transpondera i ACARS - urządzenia przesyłającego dane o stanie najważniejszych systemów pokładowych. Uniemożliwiło to śledzenie trasy lotu Boeinga przez radiolokatory cywilne i - o ile dane na ten temat nie są ukrywane - wojskowe, umieszczone na lądzie (takie radary porywają swym zasięgiem

jedynie ok. 10% powierzchni Ziemi) oraz na okrętach i samolotach, a także uzyskiwanie informacji o funkcjonowaniu samolotu. Przekaznik łączności satelitarnej, który powinien przekazywać dane z ACARS, pozostał jednak włączony i usiłował się łączyć z satelitą systemu Inmarsat. Zarejestrowano 8 takich sygnałów – każdy zawierający unikatowy kod identyfikacyjny, między 1:11 a 8:11. Cały lot trwał około 7 godzin.

Początkowa analiza odebranych sygnałów, rozpoczęta przez specjalistów Inmarsat 11 marca, pozwoliła jedynie na określenie, że samolot poleciał na północ – nad kontynentalną Azję, lub na południe – nad Ocean Indyjski. Dopiero przedwczoraj, dzięki zastosowaniu udoskonalonej metody analizy matematycznej odebranych i zapisanych sygnałów, udało się określić z całą pewnością, że Boeing został skierowany na południe. W obliczeniach wykorzystano efekt Dopplera, czyli różnicę częstotliwości odbieranej przez satelitę wraz z oddalaniem lub przybliżaniem się źródła sygnału.

Wskazane przez Inmarsat i UK AAIB obszary na Oceanie Indyjskim, gdzie może znajdować się wrak lub szczątki Boeinga 777 są dość duże. Obejmują głębiny dochodzące do 3,5 km. Tymczasem akcja poszukiwawcza odbywa się w bardzo trudnych warunkach, przy silnym wietrze i chmurach na małej wysokości. Nie dość, że utrudnia to poruszanie się po i nad wodą, to może powodować przemieszczanie się szczątków – według fachowców nawet o kilkadziesiąt kilometrów na dobę.

Inmarsat (International Maritime Satellite) to powstała w 1979 organizacja, która zajmuje się zapewnieniem jednostkom morskim łączności za pośrednictwem satelitów geostacjonarnych (w 1999 została sprywatyzowana). Wykorzystuje 12 satelitów, z których 11 jest czynnych. Nowsze z nich są wyposażone w transpondery umożliwiające dość dokładne określenie położenia odbiornika na Ziemi z pomocą GPS. Nad Oceanem Indyjskim znajduje się jeden satelita systemu.