

MH370 : MEGLIO TARDI CHE MAI

Un programma trasmesso dalla TV australiana in data 15 maggio scorso ha riportato alla ribalta la sorte del cosiddetto *volo del mistero* MH370. Le “novità” emerse nel corso della trasmissione sono state riprese da tutti i media mondiali dando alle stesse i connotati di una grande illuminazione: “pilota in missione omicidio-suicidio” questa in sintesi la rivelazione.

Non è nel nostro stile autoincensarsi, ma vorremmo far presente che quanto fin qui appurato sulla dinamica dei fatti lasciava ben poco spazio a equivoci su cosa possa essere accaduto a quel volo da Kuala Lumpur a Pechino. A riprova di quanto affermiamo riproponiamo quanto avevamo scritto nella nostra Newsletter **del 2 ottobre 2017** sotto l’eloquente titolo “*MH370, sarebbe ora di dire qualche verità sul volo del mistero*” ove fra l’altro chiaramente avvertivamo che, secondo il nostro parere, MH370 aveva preceduto nella sua dinamica il tragico evento di Germanwings 9525 il cosiddetto “caso Lubitz”.

Tornando alla trasmissione australiana avvertiamo comunque che, allo stato dei fatti, non siamo d’accordo con il puntare il dito accusatore verso il pilota, ed anche di questo avevamo trattato.

Questo il testo del nostro intervento che riproponiamo integralmente; sarà facile per i lettori trovarvi esposto ciò che è stato detto pochi giorni fa nel corso della trasmissione australiana *Sixty minutes*, ovvero 8 mesi dopo.

“ In mancanza di comunicazioni radio, di tracciati radar, di rottami ritrovati sul luogo dell’incidente ovvero pur non disponendo di tutti quegli elementi a cui gli investigatori ricorrono per determinare le cause di una sciagura aviatoria, allo stato attuale è possibile trarre una qualche conclusione su cosa sia accaduto a quello che è stato denominato il *volo del mistero*, cioè MH370?

In effetti la denominazione di “mistero” viene a perdere significato se si pensa, come in effetti deve essere avvenuto, che le ricerche hanno fallito non perché il B777 si è volatilizzato, ma più semplicemente perché è stato cercato nei punti sbagliati. Diversi *riscontri indiretti* comunque che qui esamineremo ci portano a ritenere che MH370 ha **preceduto nella sua dinamica il tragico evento di Germanwings 9525** schiantatosi sulle Alpi di Provenza il 24 marzo 2015 (1). Per l’Airbus di Germanwings le indagini sono state più rapide dal momento che ciò che rimaneva dell’aereo era finito sul terreno; MH370 si è trasformato in un volo fantasma solo perché l’aereo è finito nel fondo dell’Oceano Indiano.

Come è noto il Boeing 777 di Malaysia Airlines anziché proseguire sulla rotta a nord verso la sua destinazione di Pechino (2) ha invece puntato a sud verso l’Oceano Indiano, un particolare questo definitivamente appurato e che trova spiegazione solo se ai comandi del velivolo vi era qualcuno con le appropriate conoscenze tecniche di quello che stava facendo. (3). E’ questo un **primo elemento** di cui tener conto.

Altro elemento da considerare è quello relativo a cosa accade quando un aereo “fuori controllo” impatta l’oceano precipitando dalla quota di crociera.

In merito Swissair 111 (4) costituisce un chiaro precedente: quando un aereo è fuori controllo e impatta l'oceano a elevata velocità i pezzi in cui si frantuma sono numerosissimi (nel caso di SR111 superavano il milione) per il semplice fatto che l'aereo si disintegra all'impatto con il mare; ciò comporta pure che numerose parti finiscono per galleggiare e infatti nel caso di SR111 furono *oltre un migliaio* i pezzi che vennero recuperati direttamente dalla superficie dell'Oceano. Ora è cosa nota che del Boeing 777 non si è rintracciato alcun componente nelle aree dell'Oceano Indiano ove si sono concentrate le ricerche costate oltre 200 milioni di dollari, mentre invece a distanza di tempo alcuni pezzi dell'aereo sono stati ritrovati sulle spiagge orientali africane. **Il secondo elemento** a nostra disposizione è pertanto il particolare che l'aereo non dovrebbe aver impattato l'oceano a forte velocità bensì a velocità ridotta. Questo particolare trova ulteriore conferma nel flaperon spiaggiato il 29 luglio 2015 sull'isola di Reunion. Se questo componente negli istanti dell'impatto fosse stato retratto, dal momento che esso fa parte integrante dell'ala non si sarebbe dovuto staccare. Il fatto invece che sia stato ritrovato come pezzo isolato indica che esso è stato fatto fuoriuscire dall'ala e ciò può essere avvenuto **solo per un comando dato dalla cabina di pilotaggio da chi intendeva impattare l'oceano a velocità controllata in modo tale da non far spaccare l'aereo in più parti**. Il particolare dell'ammarraggio "controllato" suffragato dal flaperon esteso è un **terzo elemento** da considerare. Se l'aereo fosse precipitato da grande altezza si sarebbe frantumato e i tanti componenti galleggianti avrebbero facilitato l'individuazione del punto di caduta, viceversa un appoggiarsi "soft" sul fondale marino -praticamente integro- avrebbe reso più difficile la localizzazione. Sempre parlando di flaps il 24 giugno 2016 il ministro australiano ai trasporti, Darren Chester, aveva annunciato che un altro pezzo di flap era stato rinvenuto nell'isola di Pemba al largo delle coste della Tanzania. Il 15 settembre veniva confermato che anche questo pezzo proveniva dal B777 di Malaysia Airlines. Giunti a tal punto è lecito chiedersi per quale motivo le autorità malesi non hanno voluto collegare questi indizi, tranne le dovute conseguenze e informarne di riflesso l'opinione pubblica. Una plausibile risposta è la seguente ed è relativa al fattore temporale.

Tutti noi ricordiamo **l'estremo imbarazzo** che ebbero i vertici di Lufthansa allorchè dovettero ammettere che ai comandi di un loro aereo vi era un pilota che aveva avuto problemi psichiatrici. La sequenza degli eventi tuttavia lasciava ben poco spazio ad altre ipotesi dal momento che il CVR immediatamente recuperato chiarì cosa era avvenuto nella cabina di pilotaggio dell'A320. Ebbene quell'incidente additato da tutti i media mondiali come la prima tragedia dell'aria di un pilota suicida (5) avvenne nel marzo 2015.

L'incidente di MH370 è occorso **un anno prima** di Germanwings e se le autorità malesi avessero esternato i particolari da noi summenzionati saremmo stati in presenza di un caso simile a Germanwings il quale però avrebbe assunto i connotati del "primo" caso mondiale del genere. La scomparsa nell'oceano e il non ritrovamento giocavano a favore del silenzio. D'altra parte va ricordato che il primo pezzo di flap era stato trovato nel luglio 2015 e solo in quella data le autorità malesi avrebbero potuto disporre di quello che noi abbiamo elencato come il terzo elemento, mentre erano comunque già a conoscenza degli altri due.

Ancora un particolare importante va sottolineato: Le ipotesi da noi esternate propongono ai comandi del B777 un qualcuno che comanda l'aereo con evidente cognizione di causa: nessuno però può escludere che invece di uno dei piloti si trattasse di qualcuno fra i passeggeri che, riuscito ad avere la meglio, si è introdotto nella cabina di pilotaggio assumendo il controllo del velivolo. Val la pena ricordare come a bordo erano riusciti a salire due passeggeri che viaggiavano con passaporti rubati uno di un italiano e l'altro di un austriaco.

- (1) L'Airbus 320 di Germanwings (D- AIPX) il giorno 24 marzo 2015 è stato deliberatamente fatto schiantare dal secondo pilota che si era chiuso nella cabina di pilotaggio.
- (2) Il volo MH370 operato da un Boeing 777 (9M-MRO) era decollato l' 8 marzo 2014 dall'aeroporto di Kuala Lumpur diretto a Pechino con a bordo 227 passeggeri e 12 membri di equipaggio. Giunto al confine con l' FIR di Hanoi il transponder venne spento e si persero i contatti radio. In merito vedere le numerose precedenti Newsletters da noi emesse.
- (3) Questa precisazione circa la persona cosciente di ciò che stava avvenendo è importante in quanto, impropriamente, qualcuno aveva ipotizzato che anche per MH370 potesse essere accaduto quanto avvenne il 14 agosto 2005 al B737 di Helios Airways, volo 522 quando tutte le persone a bordo (piloti inclusi) avevano perso conoscenza.
- (4) Il 2 settembre 1998 il volo Swissair 111 svolto da un MD-11 (HB-IWF) precipitò nell'Oceano Atlantico al largo della Nuova Scozia provocando la morte di tutti i 229 a bordo.
- (5) In realtà come abbiamo avuto modo di scrivere nella nostra Newsletter 5/15 (26 marzo 2015) "Piloti Malati" l'incidente a Germanwings non era affatto il primo caso di pilota ai comandi di un velivolo commerciale che si era suicidato provocando la morte di tutti i passeggeri.
- Atlantico.

Safety Newsletter 21/2018 del 16 Maggio 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)

www.air-accidents.com