

SI RIPARLA DI MH370

Ogni tanto la scomparsa del Boeing 777 malese avvenuta l'8 marzo 2014 ⁽¹⁾ ritorna alla ribalta delle cronache e ciò avviene, ormai ci siamo abituati, grazie all'ingegnere britannico Richard Godfrey che non ha mai smesso di occuparsi del caso. Le ultime notizie provenienti da fonte Godfrey dicono che l'esperto aerospaziale crede di aver finalmente scoperto il luogo di riposo dello sfortunato volo utilizzando una sofisticata tecnologia di onde radio, ma, la vera novità, è che egli sostiene che la "strana" rotta percorsa dell'aereo suggerisce che lo stesso potrebbe essere entrato in contatto con qualcuno a Kuala Lumpur.

Nonostante un ampio sforzo di ricerca internazionale durata quattro anni costata circa 200 milioni di dollari che si è estesa per più di 120.000 metri quadrati, il relitto del Boeing 777 non è stato mai trovato, con le famiglie -tuttora alla ricerca di notizie- le quali sostengono che lo schianto non è stato dovuto ad un incidente.

Ora secondo gli ultimi calcoli, l'ingegnere britannico ritiene che MH370 abbia colpito l'oceano a 1.933 km a ovest di Perth e che si trovi a 4.000 metri sotto l'acqua, lungo una linea nota come "settimo arco"; di questa linea già si era parlato nelle precedenti ricerche.



Usando l'analisi "*Weak Signal Propagation Reporter*", Godfrey ha tracciato i segnali che l'aereo ha "lasciato" nelle frequenze radio in tutto il mondo per scoprire il suo percorso finale determinando, forse, un accurato calcolo del punto ove si presume si trovi il relitto.

Nella sua ricostruzione ha appurato che il B777 ha anche effettuato circuiti di attesa sull'oceano, fatto questo che dimostrerebbe senza alcun dubbio che qualcuno da bordo abbia deliberatamente portato l'aereo fuori rotta.

Anche questo particolare dei circuiti rappresenta una particolarità dal momento che tutti hanno dato per scontato fino ad ora che l'aereo avesse effettuato un percorso lineare, diritto servendosi, forse, del pilota automatico, mentre invece se i circuiti di attesa venissero confermati, si dimostrerebbe che un pilota è rimasto attivo per tutto il volo.

Quello che in gergo si chiama *holding pattern* (2), è durato per circa 20 minuti, ed è iniziato dopo 3 ore di volo.

A seguito delle sue ultime scoperte Godfrey avanza l'ipotesi che i "giri" fatti sull'oceano possano indicare che il pilota si era messo in "stand by" per prendere contatto con le autorità malesi per una qualche particolare richiesta; è questa una sua personale deduzione. E' noto invece che il governo malese abbia sempre affermato che il contatto con l'aereo è cessato 38 minuti dopo il decollo. Di certo è alquanto insolito che, se si sta cercando di far perdere le tracce di un aereo nella parte più remota dell'Oceano Indiano meridionale, si entri in un modalità di attesa.

Per quale motivo farlo? La teoria è che qualcuno da bordo del B777 potrebbe aver comunicato con il governo malese, potrebbe aver avanzato condizioni particolari di richieste, pena l'affondamento del velivolo se non fossero state accettate le condizioni avanzate. Queste, lo ripetiamo, sono per il momento solo congetture del Godfrey per spiegare il motivo dei circuiti di attesa fatti dal velivolo prima di finire in fondo all'Oceano Indiano.

Va da sé che se per caso venisse appurata una qualche corresponsabilità governo-equipaggio di volo, da parte dei legali che rappresentano le famiglie delle vittime potrebbero essere avanzate richieste di risarcimento multimilionarie.

Per il momento l'ATSB australiana (Australian Transport Safety Bureau) che ha curato tutte le operazioni di ricerca finora effettuate, non si è espressa in merito ad una eventuale ripresa dell'attività di ricerca.

Vorremmo ricordare come nel nostro libro "Lost in the sky" (3) avevamo da sempre sostenuto l'ipotesi che dietro alla scomparsa del volo malese si celasse in realtà il primo caso di dirottamento-suicida da parte di un pilota di linea: il caso Lubitz (4) avverrà infatti il 24 marzo 2015, un anno dopo la scomparsa di MH370.

(1) Il volo Malaysian Airlines che trasportava 239 persone, è scomparso senza lasciare traccia l'8 marzo 2014, poco dopo aver lasciato Kuala Lumpur per Pechino.

(2) Un circuito di attesa (*holding pattern*) avviene quando un pilota mantiene il velivolo in un *pattern* all'interno di uno spazio aereo circoscritto, di solito in attesa che gli vengano fornite le autorizzazioni per procedere oltre.

(3) "Lost in the sky" di Antonio Bordonì, Ibn editore, 2019

(4) Germanwings 9525. Il 25 marzo 2015 un Airbus 320 pilotato da Andreas Lubitz, in volo da Barcellona a Dusseldorf si è sfracellato al terreno provocando la morte di tutte le 150 persone (144+6) a bordo.



Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:

info@ibneditore.it

•Aerotoxic Syndrome

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

•The Safe Airline

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

•Lost in the Sky

Il "mistero" sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio commesso con un velivolo

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

www.air-accidents.com