





MH370: NEL 2023 RIPRENDERANNO LE RICERCHE

Forse l'appellativo di "volo del mistero" ha i mesi contati. Il volo Malaysia Airlines 370 (fra l'aeroporto Internazionale di Kuala Lumpur, in Malaysia, e l'aeroporto di Pechino in Cina) operato con un Boeing 777-200ER il giorno 8 marzo 2014 scomparve dai sistemi di localizzazione e venne dato per disperso con un comunicato ufficiale dalla Malaysia Airlines. A bordo si trovavano 227 passeggeri e 12 membri di equipaggio. La maggior parte dei passeggeri era di nazionalità cinese (152) gli altri suddivisi fra 14 differenti nazionalità. (1)

Nationality	No.
 Australia	6
 Canada	2
 China	152
 France	4
 Hong Kong ^[22]	1
 India ^[3]	5
 Indonesia	7
 Iran ^[3]	2
 Malaysia ^[9]	50
 Netherlands	1
 New Zealand	2
 Russia	1
 Taiwan (ROC)	1
 Ukraine	2
 United States	3
Total	239

L'ultima comunicazione radio venne fatta circa 38 minuti dopo il decollo, mentre l'aeromobile sorvolava il Mar Cinese Meridionale. Pochi minuti dopo il volo sparì dai radar del controllo civile, ma continuò ad essere monitorato da radar militari per circa un'altra ora, mentre deviava verso ovest rispetto al suo piano di volo. Uscì dalla portata dei radar circa 200 miglia nautiche (370 km) a nord-ovest dell'isola di Penang.

Le attività di ricerca e soccorso iniziarono subito dopo la scomparsa del volo. In seguito all'analisi delle comunicazioni tra l'aeromobile e un satellite, effettuata una settimana dopo, l'area di ricerca venne spostata nell'Oceano Indiano meridionale. Tra il 18 marzo e il 28 aprile, 19 navi e 345 aeromobili militari perlustrarono una zona di oltre 4600000 km². Dal 30 marzo 2014, la ricerca venne coordinata dal *Joint Agency Coordination Centre (JACC)*, un'agenzia governativa australiana istituita appositamente per coordinare gli sforzi di localizzazione e di recupero del volo 370, che vide in opera anche i governi malese, cinese e australiano.

Il 17 gennaio 2017, la ricerca ufficiale del "volo del mistero" - che si rivelò l'operazione di ricerca più costosa nella storia dell'aviazione, venne sospesa dopo non aver prodotto altro che il ritrovamento di alcuni detriti marini sulla costa africana. Il rapporto finale dell'ATSB, pubblicato il 3 ottobre 2017, affermava che la ricerca subacquea dell'aeromobile, al 30 giugno 2017, era costata un totale di 155 milioni di dollari americani.

Nel gennaio 2018, una società privata di esplorazione marina degli Stati Uniti, *Ocean Infinity*, riprese le ricerche nell'area di 25000 km², utilizzando la nave norvegese *Seabed Constructor*. L'area di ricerca fu notevolmente ampliata nel corso delle perlustrazioni e, alla fine del maggio 2018, la nave aveva scandagliato oltre 112000 km², utilizzando otto veicoli subacquei autonomi (AUV). Il contratto con il governo malese terminò poco dopo e anche questa ricerca si concluse senza successo. Era il 9 giugno 2018.

Tutte queste fasi delle ricerche nonché i diversi ritrovamenti di pezzi del velivolo avvenuti sulle coste africane sono dettagliatamente riportate nel nostro libro pubblicato nel 2019 (2). In tale testo abbiamo espresso la nostra teoria secondo la quale questo incidente ha preceduto il tragico caso di Germanwings (3) e come tale va considerato il primo evento nel quale un aereo è stato portato deliberatamente fuori rotta in quello che possiamo quindi considerare il primo caso al mondo di suicidio-omicidio contro un velivolo di linea.

Tornando alle ultime novità di questi giorni, in data 22 febbraio avevamo annunciato con una nostra newsletter (4) notizie provenire dall'ingegnere britannico Richard Godfrey. In base ai calcoli da lui condotti, si presume 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.

A seguito dello studio di Godfrey in data 6 marzo, parlando in occasione dell'ottavo anniversario della scomparsa del volo, il Ceo della società di ricerche marine *Ocean Infinity* (la stessa che ha svolto le ricerche nell'anno 2018) Oliver Plunkett ha dichiarato che la sua compagnia è decisa a riprendere le ricerche del Boeing 777 scomparso.

“Il punto in realtà è che, negli ultimi due anni, con i problemi e blocco delle attività causate dal COVID, abbiamo fatto ulteriori passi nella tecnologia e investito ancora più pesantemente. Allo stesso tempo, non abbiamo dimenticato e, la ricerca di MH370 è stato un argomento pressoché quotidiano di conversazione a vari livelli. E la squadra ha fatto due cose. Una è pensare a dove cercheremo nel 2023. E la seconda è rivedere i dati della ricerca originale per assicurarsi che non ci sia nulla che ci sia sfuggito. È difficile, forse, comprendere la portata del compito e le dimensioni dell'area che stiamo cercando rispetto alle piccole dimensioni di ciò che stiamo cercando. La ricerca sottomarina è difficile. Quindi, guardare indietro attraverso i dati, ancora e ancora, per controllare che non ci sia sfuggito qualcosa è assolutamente necessario. Lasciate che vi spieghi cosa mostra questa immagine (sotto). Verso l'alto, al centro, c'è un punto giallo. È una casella di ricerca basata sul lavoro che Richard Godfrey ha fatto. Siamo stati in stretto contatto con lui e i ragazzi hanno studiato quel lavoro. Il punto rosso invece riflette una sorta di centro di dove potremmo cercare, basato sul lavoro di altre persone del gruppo indipendente.” (5)



E così, se tutto va bene, saremo in grado di tornare alle ricerche all'inizio del 2023. C'è molto lavoro da fare per noi. Preparare le navi, per i ragazzi continuare a fare la pianificazione, coordinarci con il governo, per organizzarci. Speriamo di godere dello stesso sostegno da parte delle autorità australiane (ATSB) come accaduto l'ultima volta. Le navi per la nuova ricerca sono diverse. Sono probabilmente le navi più moderne e all'avanguardia di tutto il mondo. E una delle cose con cui abbiamo a che fare è il quadro normativo per una nave che può essere guidata senza persone a

bordo, perché attualmente non esistono norme in merito. Quindi avremo bisogno del supporto del governo australiano anche per operare. Ma la nostra speranza e il nostro desiderio è di tornare a portare avanti la ricerca certamente nella prima metà del 2023.”

- (1) La tabella da noi pubblicata è tratta dalla versione inglese di wikipedia.
https://en.wikipedia.org/wiki/Malaysia_Airlines_Flight_370
- (2) “Lost in the sky” di Antonio Bordoni, Ibn editore, 2019
- (3) Germanwings 9525. Il 25 marzo 2015 (quindi un anno dopo l’incidente a MH370) un Airbus 320 di Germanwings 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.
- (4) “Si riparla di MH370” Newsletter 05/22 del 22 febbraio 2019.
- (5) L’intervista al Ceo e la cartina pubblicata è tratta da: <https://www.airlineratings.com/news/ocean-infinity-commits-new-search-mh370-2023-2024/>

NL 10/2022 ; 16 marzo 2022

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
NL05/22	Si riparla di MH370	22 febbraio
NL06/22	Crisi Ucraina, abbattuto un Antonov 26	25 febbraio
NL07/22	Scomparso un aereo nelle Comoros	27 febbraio
NL08/22	Fumo in cabina dovuto problemi motori PW127M	4 marzo
NL09/22	Nidi di insetti nelle sonde pitot	6 marzo

Attenzione !! :

E' uscito:



USTICA *il relitto parla*

Nell'autunno del 1992 si concludevano le operazioni di recupero del DC-9 Itavia, volo 870, dagli abissi del Mar Tirreno. Il costo del recupero si aggirò sui 14 milioni di euro. Investigatori professionisti provenienti anche da diverse nazioni europee furono invitati in Italia a studiare i resti del DC-9 per dare il loro responso sulle cause che avevano provocato la caduta del velivolo e la morte degli 81 occupanti a bordo. Gli investigatori lavorarono fino a luglio del 1994 e sottomisero quindi la loro relazione peritale composta di oltre mille pagine, indicando nell'esplosione di una bomba la causa della sciagura.

Ma in Italia, fra l'incredulità degli stessi esperti, tutto continuò come prima, battaglia e missili in prima linea.

Questo libro viene scritto per portare a conoscenza dell'opinione pubblica il lavoro condotto dagli investigatori aeronautici che hanno studiato i resti dell'I-TIGI e le conclusioni cui sono pervenuti circa le cause della sciagura, totalmente diverse da quelle della vulgata.

info@ibneditore.it

www.air-accidents.com

Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.**

Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale:

www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.