

8 MARZO 2014, LA SCOMPARSA DI MH370

Siamo giunti al settimo anniversario; sono trascorsi sette anni da quando si è verificato quello che non è esagerato definire *il più grande mistero dell'aviazione civile*. 239 persone letteralmente inghiottite dai flutti dell'Oceano Indiano in un punto che ben tre ricerche internazionali effettuate con i mezzi più sofisticati a disposizione, non sono riuscite a localizzare. Mai era accaduto nella storia della safety aeronautica che un volo scomparisse in simili misteriose circostanze.

L'aereo volava da Kuala Lumpur a Pechino con a bordo passeggeri di quattordici nazionalità e tenendo conto della sua destinazione situata a nord della Malesia un qualsivoglia malfunzionamento o incidente avrebbe dovuto far accentrare le ricerche nel tratto di mare del Golfo di Thailandia situato appunto fra la Malesia e il Vietnam, nazione con la quale l'aereo sarebbe dovuto entrare in contatto. Ma appena ventiquattro minuti dopo il decollo, quando appunto l'equipaggio avrebbe dovuto contattare il controllo vietnamita, l'aereo non ha più dato notizie di se.

Ben presto, avvalendosi dei segnali satellitari registrati ci si è resi conto che le ricerche dovevano essere spostate più a sud nel mezzo dell'Oceano Indiano ed è proprio in questa immensa area che si sono accentrate ben tre campagne di ricerche l'ultima delle quali si è conclusa a maggio 2018. Si è trattato della più vasta e costosa opera di ricerca nel campo dei sinistri aeronautici: si parla di oltre 155 milioni di dollari di spese. Alla fine ci si è arresi, le campagne di ricerca si sono bloccate, e per i congiunti dei passeggeri ogni speranza di poter ritrovare ciò che rimaneva dei loro cari è svanita.

Il discorso sul volo del mistero potrebbe chiudersi qui in attesa che un fatto inatteso apra nuove vie e nuove speranze, tuttavia sulla incredibile scomparsa del Boeing 777 malese vi sono particolari che meritano di venir portati all'attenzione dell'opinione pubblica.

- A nostro parere non è possibile parlare di un incidente, bensì è più corretto puntare sull'ipotesi **di un dirottamento**. Possiamo infatti usare il termine incidente allorché un aereo precipita durante il suo volo a causa di un problema meteo o tecnico, ma non si può parlare di incidente se un aereo viene portato fuori rotta e fatto scomparire nei flutti di un oceano che non avrebbe dovuto mai attraversare. Crediamo che precisare questi particolari ad una opinione pubblica che ancora oggi si chiede cosa mai possa essere successo a quell'aereo, costituisca un importante primo punto da considerare. Detto ciò, cercheremo di analizzare in quali circostanze possa essersi consumata la tragedia che è costata la vita a ben 239 persone.

In via preliminare si tenga presente che quando MH370 scomparve, ancora non si era verificata la tragedia di Germanwings, il caso del co-pilota tedesco che aveva condotto un aereo di linea a sfracellarsi a terra provocando la morte di 150 persone; **questa tragedia venne definita da tutti i media come il primo caso nella storia dell'aviazione civile di omicidio-suicidio**, essa infatti avvenne il 24 marzo 2015, ovvero un anno dopo la scomparsa di MH370.

Negli anni che seguirono l'incidente Germanwings mentre erano a pieno regime le ricerche del B777 malese qualcuno, collegando i due incidenti, iniziò a proporre anche per MH370 la possibilità di un intenzionale dirottamento. Parlando di tale ipotesi e tenendo conto di quanto era accaduto nella cabina pilotaggio Germanwings, tutte le attenzioni però si accentrarono sulla figura del capitano Zaharie Ahmad Shah circa il quale si volle approfondire la sua personalità, il suo impegno politico, ciò che aveva fatto dal suo computer di casa..., ma appare del tutto evidente che valutando una ipotesi di dirottamento non necessariamente si deve pensare che ad effettuarlo debba essere stato uno dei due piloti, dopotutto alle spalle di questi erano accomodati in cabina altri 10 membri della compagnia e 227 passeggeri.

I rapporti investigativi che hanno fatto seguito all'incidente hanno dedicato spazio alla figura dei due piloti aggiungendo qualche notizia sugli assistenti di cabina. Circa la figura del 55enne capo steward, supervisore di cabina si annota quanto segue:

“Per l'equipaggio di cabina, sulla base delle cartelle cliniche di MAS, non risultavano importanti problemi di salute, ad eccezione del supervisore in volo che aveva avuto una storia di esordio iniziale di crisi il 9 giugno 2013. Ammesso lo stesso giorno in una struttura sanitaria privata e trattato da uno specialista neurologo, era stato dimesso il 14 giugno 2013. Si era recato ai follow-up successivi come consigliato. Non aveva avuto ulteriori attacchi dopo la sua dimissione. Il suo ultimo certificato di idoneità al volo porta la data del 6 agosto 2013.” (vedi la nota 1 riportata in calce)

In base al rapporto investigativo, i due piloti risultavano completamente indenni da problemi di salute mentale. Ma la stessa cosa non poteva dirsi per quanto riguardava l'Inflight supervisor, il quale risultava aver avuto una storia di malattia neurologica. Oltre al testo di cui sopra il rapporto investigativo pubblica una scheda dalla quale risulta che al supervisore erano stati dati 43 giorni di malattia nel 2013, inclusi 6 giorni di ricovero ospedaliero. (vedi ancora la nota 1 riportata in calce)

• Ora, non è perlomeno strano che investigando su un aereo che senza alcun dubbio è stato portato fuori rotta da qualcuno, non si è ritenuto opportuno approfondire la scheda psicologica, informativa su un membro dell'equipaggio che ha avuto nel passato problemi neurologici il quale potrebbe aver maturato conoscenze per la guida automatica di un aereo, o comunque potrebbe aver costretto con la forza i piloti a puntare verso l'Oceano Indiano? E' solo una ipotesi, sia ben chiaro, sulla quale però sarebbe stato opportuno andare più in profondità. Tutti noi ricordiamo l'estremo imbarazzo che ebbero i vertici di Lufthansa allorché 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 pilotaggio dell'A320. Ebbene quell'incidente additato da tutti i media mondiali come la prima tragedia dell'aria di un pilota suicida avvenne nel marzo 2015. **L'incidente dell'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.** Uno scenario devastante per una compagnia che appena quattro mesi dopo la scomparsa di un aereo nell'Oceano Indiano doveva registrare l'abbattimento di un altro suo Boeing 777 nel cielo ucraino.

Indubbiamente la scomparsa nelle profondità oceaniche e il mancato ritrovamento dei registratori di bordo che avrebbero tolto ogni dubbio su cosa fosse realmente accaduto a bordo del volo Kuala Lumpur-Pechino costituivano una forte tentazione a non proporre l'ipotesi da noi avanzata: nessun indizio diretto, nessuna prova concreta conduceva all'ipotesi del dirottamento-suicida.

Un particolare va però ribadito: l'ipotesi da noi esternata propone ai comandi del B777 un soggetto che controlla l'aereo con evidente rudimento tecnico: nessuno può tuttavia escludere che invece di uno dei piloti si trattasse di qualcuno fra i passeggeri o membri di cabina che, riuscito a far perdere conoscenza a tutti coloro che si trovavano a bordo, si è introdotto nella cabina di pilotaggio assumendo il comando del velivolo, con la forza o meno. Val la pena ricordare come a bordo di quel volo erano riusciti a imbarcarsi due passeggeri che viaggiavano con passaporti rubati uno di un italiano e l'altro di un austriaco. Sì, non esageriamo affatto quando diciamo che quel giorno, su quel volo è proprio successo di tutto.

Di recente vi è stato un solo nuovo intervento sull'argomento, quello esternato da un oceanografo indiano, Professor Charitha Pattiaratchi, basato alla Western University Australiana. Pattiaratchi dopo aver confermato che le uniche prove tangibili di cui oggi disponiamo sono quelle spiaggiate nel corso degli anni in diversi punti delle coste africane orientali, ha indicato un nuovo probabile punto ove si potrebbe trovare il relitto del volo. Lo mostriamo nella immagine. Tuttavia da quello che è dato sapere questa ennesima ipotesi non ha dato luogo ad alcuna nuova ricerca. Il mistero sul luogo di caduta di MH370, rimane.

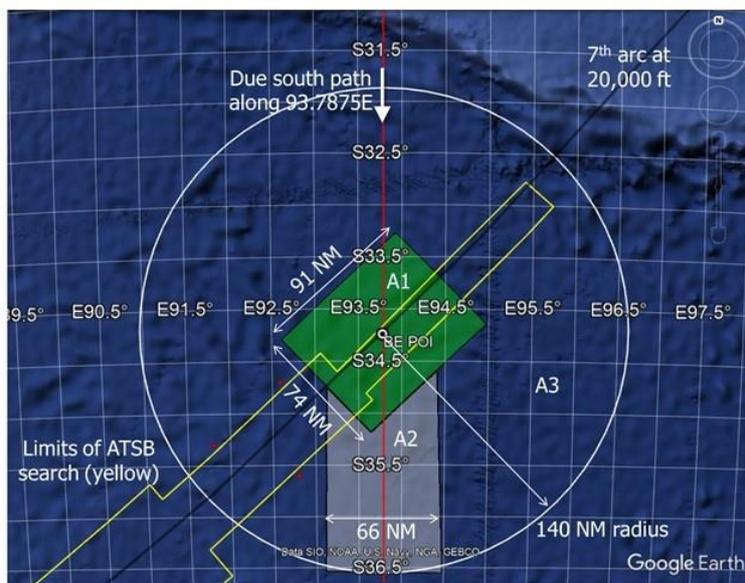


IMMAGINE TRATTA DA: "MH370 LIES IN THE SOUTHERN INDIAN OCEAN SAYS OCEANOGRAPHIC EXPERT", 1 FEBBRAIO 2021
[HTTPS://WWW.AIRLINERRATINGS.COM/NEWS/PASSENGER-NEWS/MH370-LIES-SOUTHERN-INDIAN-OCEAN-SAYS-OCEANOGRAPHIC-EXPERT/](https://www.airlinerratings.com/news/passenger-news/mh370-lies-southern-indian-ocean-says-oceanographic-expert/)

Nota 1

Capitolo 1.5.6 , pagina 31, del Rapporto investigativo emesso il 2 luglio 2018. Precisa a pag. 37 lo stesso rapporto:

“Based on the medical records from MAS, there were no unusual health related issues for the cabin crew, except for the in-flight supervisor who had a history of first onset of seizures on 09 June 2013. He was admitted on the same day in a private health care facility and was treated by a Consultant Neurologist. He was discharged on 14 June 2013 and went for a follow-up as advised. He had not experienced any further seizures since his discharge. He was certified fit to fly on 06 August 2013.”

NL 14/2021 ; 7 marzo 2021

Se avete colleghi, conoscenti interessati alla sicurezza volo, fateli iscrivere alla nostra Newsletter.

Tre semplici passaggi:

- ① ***Andate sul sito www.air-accidents.com***
- ② ***Cliccate in alto a destra su “Contacts”***
- ③ ***Entrate in “Newsletter Subscription Request” e fornite la email***

QUESTO E' TUTTO ! Il servizio è gratuito. Sarete sempre informati sulla safety aeronautica.



www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2021 (scaricabili dal nostro sito)

| | | |
|---------|--|-------------|
| NL01/21 | Primo incidente del 2021 | 9 gennaio |
| NL02/21 | L'incidente della SRIWIJAYA AIR | 16 gennaio |
| NL03/21 | Incidente "serio" a un ATR72 irlandese | 18 gennaio |
| NL04/21 | Incidente indonesiano: Thrust Asymmetry ? | 23 gennaio |
| NL05/21 | Rapporto finale su HB-HOT (Junker 52) | 29 gennaio |
| NL06/21 | Decollo con allineamento sulle luci laterali | 31 gennaio |
| NL07/21 | Particolarità dei confini aerei degli Stati | 03 febbraio |
| NL08/21 | Quando l'aviazione diventa archeologia | 07 febbraio |
| NL09/21 | Ala danneggiata dalla retrazione carrello | 08 febbraio |
| NL10/21 | La radio in aeronautica, oggi e domani | 10 febbraio |
| NL11/21 | 8 marzo 2014, la scomparsa di MH370 | 21 febbraio |
| NL12/21 | Piovono pezzi di motori dal cielo | 22 febbraio |
| NL13/21 | Perché tanti motori esplodono? | 23 febbraio |