

MH 370: NUOVE TEORIE

"Affidarsi esclusivamente ai segnali satellitari Inmarsat ha intrappolato gli investigatori in un decennio di confusione. Se ipotizziamo che l'aereo abbia completato la sua rotta verso sud affidandosi solo alla bussola magnetica girostabilizzata per mantenere la rotta deliberatamente senza un sistema di pilota automatico per eludere il rilevamento, troveremo il suo luogo di riposo finale."

In queste poche parole è compendiato il pensiero di Ismail Hammad, Chief Engineer alla Egyptair, su ciò che può essere accaduto a MH370 e soprattutto dove esso (o ciò che di esso rimane) possa realmente trovarsi.

La teoria di Hammad giunge all'indomani dell'ennesimo fallimento della ricerca sottomarina effettuata da Ocean Infinity, ricerca che ancora una volta è stata effettuata basandosi sulle tracce lasciate dai "ping" satellitari. Già quest'ultimo *fiasco* da solo ha contribuito alla diffusione di quanto Hammad sostiene dall'inizio dell'anno. Da noi, notizia passata assolutamente in silenzio, ma non certo in Inghilterra ad esempio di cui vi mostriamo un titolo del quotidiano *Express*.

'I'm an aeroplane engineer and this powerful move will solve MH370 mystery'

An aviation engineer believes the missing Malaysia Airlines Flight 370 may have been hijacked and landed in the Philippine archipelago rather than crashing in the Indian Ocean

↑ 📌 Add us as preferred source 1

By **Emilia Randall**
08:00, Sat, Jan 10, 2026

<https://www.express.co.uk/news/world/2154373/i-m-aeroplane-engineer-powerful-move-solve-mh370-mystery>

In questi giorni Ismail Hammad è entrato in contatto con noi e ci ha fornito i dettagli su ciò che lui ritiene possa essere accaduto. Quanto segue è ciò che ci ha comunicato, al quale abbiamo aggiunto nostri commenti.

Quando ci troviamo di fronte a problemi complessi e misteri sconcertanti, dobbiamo partire dalle soluzioni più semplici, più facili e meno costose. Ad esempio, se il televisore di casa non funziona, dovremmo portarlo subito in un centro di riparazione o dovremmo prima assicurarci che sia collegato alla corrente? Allo stesso modo, il successo di quel tipo di indagine non si limita alla ricerca della posizione del relitto, ma anche allo studio di come l'aereo si sia spostato fino al luogo del suo ultimo riposo.

Ho proposto due assi per la ricerca dell'aereo, entrambi basati su dispositivi tradizionali di rilevamento sonar e ispezione visiva. Il **primo asse** si basa su un semplice principio di volo manuale: la deviazione della bussola magnetica dell'aereo dal vero nord terrestre di un valore che richiede una correzione costante durante il volo. È certo che nessuno a bordo dell'aereo sfortunato si sia dedicato a correggere costantemente questa deviazione per ottenere la rotta precisa e rettilinea mostrata nelle immagini satellitari, né si sia preoccupato di svolgere quel compito che richiede una dedizione totale.

L'entità di questa deviazione dipende dalla stanchezza del pilota, dalle condizioni meteorologiche e dal carico utile dell'aereo. Tuttavia, l'affidamento assoluto delle autorità investigative ai soli dati satellitari e la loro insufficiente attenzione a questo principio fondamentale dell'aviazione hanno portato a un decennio di perplessità per gli investigatori. Questo asse ci conduce nelle acque poco profonde al largo della costa nord-occidentale dell'Australia. La presenza dell'aereo in quella zona è altamente probabile: non si tratta di una supposizione, ma di un'inevitabilità ingegneristica se si seguono i principi fondamentali del volo senza apparecchiature di navigazione. L'aereo ha proseguito la sua rotta verso sud affidandosi esclusivamente alla bussola magnetica montata sul giroscopio per orientarsi, senza alcun altro ausilio di navigazione, al fine di eludere i segnali dei satelliti di rilevamento mentre si dirigeva verso la sua destinazione finale. Inoltre, l'autopilota non è stato utilizzato, poiché questa rotta non era pre-programmata nel computer dell'autopilota, e il software dell'autopilota non risponde al semplice inserimento di "Oceano Indiano centro-meridionale" per modificare la rotta dell'aereo. Anche l'inserimento delle coordinate di un punto sull'oceano richiede una connessione satellitare, che non era presente. Tutto ciò dimostra che l'aereo era pilotato manualmente.



Fig. 1 : La lettera "Y" in rosso evidenzia la possibile area di caduta di MH370

Il **secondo** filone delle ricerche che ho proposto consisteva nel setacciare le acque poco profonde delle isole filippine, dove si trovano piste di atterraggio abbandonate che terminano proprio su quelle spiagge, oppure nel perlustrare i laghi profondi e estesi in cui velivoli di quelle dimensioni avrebbero potuto ammarare e scomparire.

Le due suesposte teorie ma in particolar modo la prima, sono avvalorate da un semplice principio dell'aviazione e da un fattore umano: nessun singolo dirottatore o pilota ribelle avrebbe potuto continuare a pilotare un velivolo di grandi dimensioni come il Boeing 777-200 per nove ore, dal decollo fino al settimo arco satellitare, considerando le diverse ore trascorse dal risveglio fino al momento in cui il pilota effettua il controllo pre-partenza dell'aereo e le circa altre cinque ore successive. Ciò è particolarmente vero dato che la maggior parte di questo volo è stata effettuata manualmente, senza dispositivi avionici o ausili alla navigazione per determinare la direzione, mantenendo al contempo una rotta rettilinea precisa verso sud.

Tale asse di ricerca è supportato anche dalla testimonianza del lavoratore della piattaforma petrolifera, il signor Mike McKay.



Fig. 2 Mabag Airstrip nella isola di Mabog, Filippine

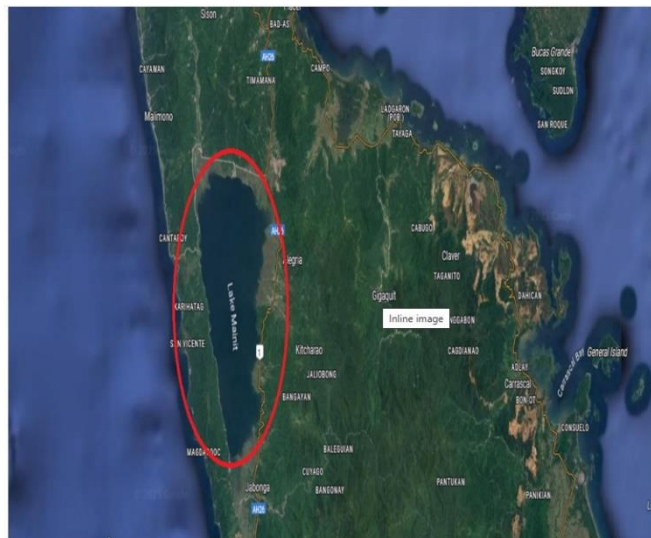


Fig. 3 Il Lago Mainit nell'Isola di Mindanao, Filippine

E allora partiamo proprio da Mike McKay per iniziare a commentare quanto proposto dal Chief Engineer Ismail Hammad. Il signor McKay, neozelandese, lavorava sulla piattaforma petrolifera di proprietà della Songa Offshore, al largo delle coste del Vietnam, al momento della scomparsa dell'aereo, quando inviò un'e-mail alle autorità malesi affermando di aver visto il velivolo in fiamme a circa 70 chilometri dalla piattaforma Songa Mercur su cui prestava servizio. La comunicazione era stata inviata sul chiudersi del mese di maggio 2014 e la notizia esplose sui giornali britannici nella prima decade di giugno 2014, quando venne anche precisato che a causa di questa sua comunicazione McKay avesse perso il posto di lavoro.

Home > Fossil Energy >

Oil worker who claimed seeing MH370 plane in flames fired

June 9, 2014

Mike McKay, an oil worker who claimed he saw the Malaysian MH370 flight go down in March this year, received a contract termination as a consequence.

Oil worker who claimed seeing MH370 plane in flames fired

Business

Kiwi loses job after MH370 email

LAURA WALTERS
June 8, 2014 - 2:05am

Ora se è decisamente intrigante il connubio composto da *aereo che precipita in fiamme nell'Oceano* e il *licenziamento* di chi si permette di fare una simile osservazione, va però osservato che il particolare di aver visto l'aereo in fiamme mal si concilia vuoi con le successive spiegazioni di una eventuale scomparsa nelle Filippine, vuoi con il particolare che negli oltre 40 pezzi di detriti ritrovati spiaggiati nelle coste africane non si ravvede alcuna traccia di incendio. E dal momento che l'ing. Hammad avanza un nuova area di ricerca a ovest delle coste australiane, a nostro avviso sarebbe stato opportuno soffermarsi solo su questa nuova teoria.

Ma lasciamo la testimonianza di McKay di nazionalità neozelandese, e per questo denominato nel titolo del giornale come "Kiwi", e passiamo invece al più interessante tema sui dettagli della rotta seguita da chi si era messo ai comandi del Boeing 777 ("primo asse").

Hammad avverte che la pista dei dati satellitari è stata fuorviante ed è servita solo a far perdere tempo. Anche se da lui non citata dobbiamo ritenere che analogo giudizio negativo debba venir dato alla traccia costituita dal sistema WSPR, anch'esso salito alla ribalta degli strumenti atti a determinare la sorte dello sfortunato volo.

Circa la tecnica WSPR, l'apposito sito ad essa dedicato (2) spiega che la tecnica consiste, nella sua forma più semplice, in una post-elaborazione statistica dei metadati provenienti da un collegamento di comunicazione. *"Combiniamo il riflesso delle onde radio da parte degli aerei, come avviene nel radar, con la propagazione ionosferica e il protocollo WSPR per individuare e tracciare gli aerei su lunghe distanze. Questa tecnica è stata utilizzata per tracciare l'MH370 dall'ultimo rilevamento radar confermato il 7 marzo 2014 alle 18:00 UTC fino alla fine del volo l'8 marzo 2014 alle 00:28 UTC. Sono state rilevate in totale 313 anomalie nel livello o nella frequenza dei segnali WSPR nella posizione stimata dell'MH370 in 130 diversi momenti. Il luogo dell'incidente del volo MH370 era a 29,128°S 99,934°E, al di fuori delle precedenti aree di ricerca subacquea dell'ATSB e di Ocean Infinity."*

Nell'immagine che segue viene evidenziato il punto in questione. (3)

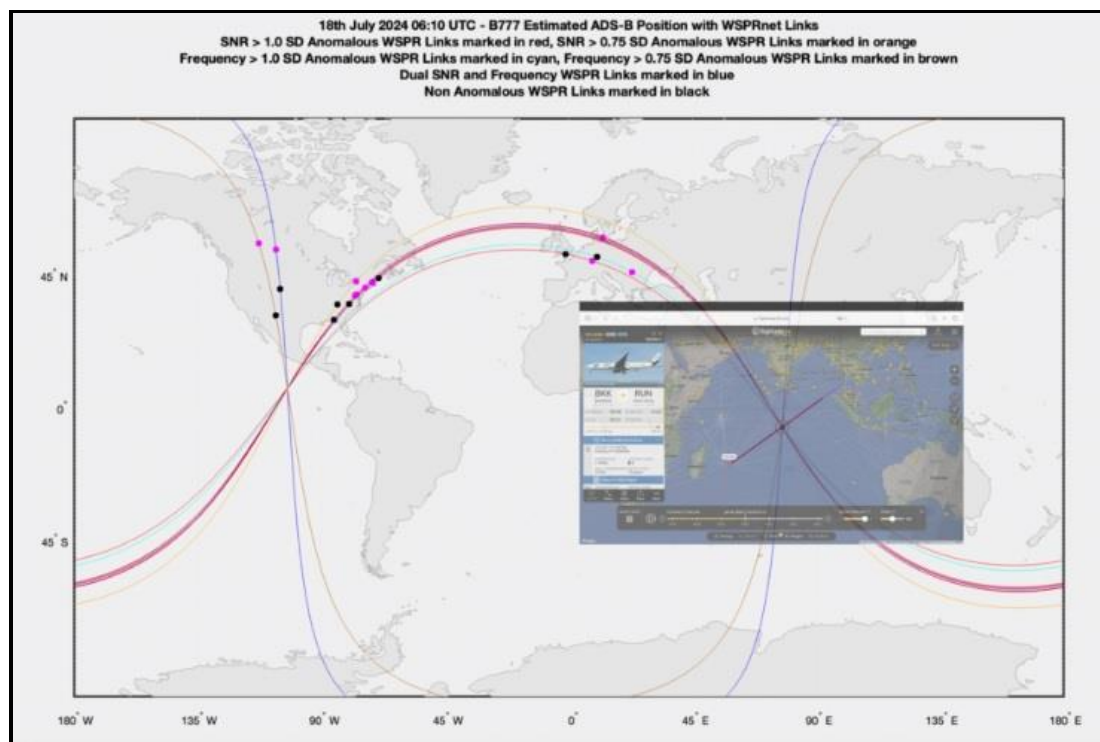


Fig.4

Ed è sempre su questo sito (da cui è tratta la surriportata Fig.4) che possiamo trovare un recente commento inserito all'indomani della chiusura dell'ultima campagna di ricerca la quale era stata avviata formalmente il 31 dicembre, con l'Armada 86 05 che aveva lasciato il porto di Fremantle, nell'Australia occidentale, assistita da due veicoli subacquei autonomi, la quale si è conclusa il 23 gennaio 2026 senza successo.

Commentando questa ennesima delusione avverte il sito: *l'ATSB ha effettuato ricerche sottomarine su circa 120.000 km² dell'Oceano Indiano meridionale, tra i 40°S e i 33°S circa. Ocean Infinity ha esplorato sottomarini per circa 140.000 km² nell'Oceano Indiano meridionale, tra i 36°S e i 25°S di latitudine. Oliver Plunkett, CEO di Ocean Infinity, ha recentemente affermato: "Se non altro, possiamo dire con certezza che non è dove abbiamo cercato. Questo è importante: fa chiarezza e aiuterà coloro che continuano a studiare le prove ad affinare le proprie ipotesi e a definire le future strategie di ricerca".*

Come dovremmo dunque affinare il nostro pensiero e plasmare le future strategie di ricerca?

E queste ultime prese d'atto sui fallimenti delle ricerche finora svolte e l'interrogativo sulle future ricerche, ci riconducono alla teoria di Hammad.

Circa il secondo filone, quello che porta nelle Filippine, Hammad stesso lo considera solo come una possibilità da "crimine perfetto" ma nulla più: *"Se il dirottatore fosse alla ricerca del crimine perfetto che sarebbe rimasto un mistero per un secolo, avrebbe dovuto atterrare su una delle piste di atterraggio abbandonate o sui laghi nel labirinto dell'arcipelago filippino, composto da 7.641 isole. Tali piste di atterraggio sono sparse e terminano nel mare, nei laghi o nelle paludi."*

Se il Boeing 777 si fosse spinto fino nelle Filippine avrebbe potuto essere oggetto di intercettazione radar, cosa invece non possibile proseguendo la traiettoria nel Sud dell'Oceano Indiano.

Molto più sostenibile invece la teoria del primo filone della rotta cioè che conduce al largo di Perth, la rotta su cui si sono accentrate le più recenti ricerche, circa la quale Hammad avverte: ***"Qualunque fosse l'esperienza del pilota, non sarebbe stato in grado di volare facilmente e con precisione in linea retta su una rotta così lunga e diritta, sopra un'area aperta di acqua, di notte per così tante ore"***.

Ed è proprio basandosi su questa supposizione che Hammad sostiene la teoria che sia possibile individuare con precisione la posizione dell'aereo **analizzando «la deviazione tra il nord magnetico della bussola dell'aereo e il nord vero della Terra»** precisando inoltre:

"Il valore di tale deviazione, risultante da un volo continuo di sette ore con partenza da Malacca fino al punto di caduta dell'aereo, tratterà un arco logico verso sud nell'Oceano Indiano, ma non nella stessa zona già perlustrata e molto profonda al largo di Perth, né nelle profondità di 6000 m al largo di Broken Ridge."

Conclusione: dimentichiamo i ping satellitari; un volo di otto ore condotto in solitaria senza la tecnologia dell'autopilota e senza alcuna assistenza alla navigazione, è probabile che sia stato effettuato affidandosi esclusivamente alla bussola magnetica dell'aereo. Hammad insiste sul fatto che la posizione dell'aereo può essere individuata con precisione analizzando "la deviazione tra il nord magnetico della bussola dell'aereo e il vero nord della Terra", insistendo sul particolare che a prescindere da quanto esperto potesse essere, chi era alla guida dell'aereo non sarebbe stato in grado di condurre per così tante ore una rotta diretta, in notturna. Il nuovo punto dove fare le ricerche, secondo l'ingegner Hammad, è quella indicata in rosso nella figura 1.

Aggiungendo in conclusione: *"Non si tratta di congetture, ma di un'inevitabilità ingegneristica se seguiamo i principi fondamentali dell'aviazione."*

- 1) L'immagine a sinistra del 9 giugno 2014 è tratta da: <https://www.offshore-energy.biz/oil-worker-who-claimed-seeing-mh370-plane-in-flames-fired/> ; quella di destra porta la data dell'8 giugno 2014 ed è tratta da: <https://www.stuff.co.nz/national/10132041/Kiwi-loses-job-after-MH370-email>
- 2) WSPR (Weak Signal Propagation Reporter). È un sistema automatico utilizzato dai [radioamatori](#) per lo studio della propagazione e per testare "sul campo" le antenne attraverso la trasmissione e la ricezione automatica di segnali deliberatamente deboli. <https://www.mh370search.com/2024/02/15/wspr-aircraft-tracking/>
- 3) Articolo di Richard Godfrey "Where is MH370?" datato 15 Marzo 2026.

NL 19/26 (29 Aprile 2026)

Air-accidents.com

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' uscito:



Solitamente pensando a relitti di aerei in fondo agli abissi marini, il pensiero va subito alle masse oceaniche, se non addirittura al tristemente noto triangolo delle Bermuda, perché si ritiene che sia in queste aree che i velivoli alle prese con improvvisi problemi meteo o tecnici incontrino le maggiori difficoltà di traversata. Purtroppo la realtà è differente e, come il lettore di questo libro potrà apprendere, anche il *Mare Nostrum*, così i Romani appellavano il Mediterraneo dalla Penisola Iberica fino alle coste fenicie, accoglie nei suoi fondali decine e decine di velivoli civili oltre ai resti di un migliaio di vite umane che hanno perso la vita a bordo di essi.

Nel libro il lettore troverà tutti gli incidenti avvenuti nel Mar Mediterraneo dal secondo dopoguerra fino ai nostri giorni. Oltre all'interesse per gli studiosi di aviazione, il libro potrà risultare utile anche ai non pochi appassionati di ricerche di reperti nei fondali marini.