

## NOVITA' SU MH370



Mentre in Italia siamo da oltre 40 anni alle prese con il cosiddetto “mistero” su Ustica, in altri Paesi e in particolare in quelli dei congiunti delle 239 persone morte a bordo del Boeing 777 della Malaysia Airlines precipitato o, più precisamente, fatto precipitare nell’Oceano Indiano, si è continuato a studiare l’incidente che realmente -almeno fino a questo momento- può essere considerato un mistero dei cieli. Le notizie che ora vi forniremo sono tratte dal giornale statunitense “the U.S. Sun” (1) e sono state pubblicate in data primo settembre 2023.

L’incidente di MH370 è avvenuto l’8 marzo 2014 durante lo svolgimento di un volo da Kuala Lumpur a Pechino. La ricerca del velivolo, che è stata la più costosa della storia dell’aviazione, si concentrò inizialmente nel [Mar Cinese Meridionale](#) e nel [Mare delle Andamane](#), prima che l’analisi delle comunicazioni automatizzate del Boeing con un satellite [Inmarsat](#) identificasse un possibile sito di incidente nell’Oceano Indiano meridionale. Durante una ricerca triennale svolta in 120 000 chilometri quadrati di oceano, il relitto non è stato mai localizzato. Il *Joint Agency Coordination Centre*, responsabile delle operazioni, sospese le attività a gennaio 2017. Anche una seconda ricerca dell’*Ocean Infinity*, una società americana di esplorazione marina, avviata a gennaio 2018 e durata sei mesi, si concluse senza successo. Nel frattempo però numerosi detriti marini, confermati essere parti dell’aeromobile, sono stati trovati sull’[isola di Reunion](#) e al largo delle coste del [Madagascar](#) nel corso di questi anni. Nel novembre del 2022 è stato ritrovato sulle spiagge del Madagascar il 41esimo pezzo dello sfortunato velivolo, un portello dell’alloggiamento carrello.

Recentemente questo incidente è tornato alla ribalta con la trasmissione di una serie TV in quattro puntate di Netflix da noi commentata con una apposita Newsletter. (2)

In cosa consistono le ultime notizie riportate dal *US Sun* ?

Si tratta di un nuovo rapporto di 229 pagine il quale indica che il relitto potrebbe trovarsi a circa 1560 km a ovest di Perth, in Australia. L'immagine con cui abbiamo aperto il nostro articolo mostra in dettaglio l'area interessata. Se si è giunti a tale conclusione è grazie ad una innovativa tecnologia radioamatoriale denominata come *Weak Signal Propagation Reporter (WSPR)*.

Ad essa sono ricorsi tre ricercatori Richard Godfrey, Hannes Coetzee e il professor Simon Maskell per rilevare e tracciare la traiettoria di volo dell'aereo per sei ore dopo l'ultimo dei suoi ultimi contatti radio.

Il WSPR registra ogni interazione tra i velivoli e i segnali inviati da terra, con informazioni che includono il timestamp, la posizione e la deriva memorizzate in un database ogni due minuti. Tramite questa tecnologia i ricercatori hanno potuto determinare 125 punti in cui l'aereo ha attraversato un collegamento WSPR e hanno potuto ricostruire il percorso fatto dal velivolo fino al punto finale dello schianto in mare. Sembra inoltre che nei suoi ultimi minuti l'aereo abbia seguito un misterioso percorso a zig-zag.



Questo completo andar fuori rotta da maggior peso all'ipotesi secondo cui l'aereo si è schiantato per la deliberata volontà di qualcuno, non necessariamente il capitano in quanto il comando del B777 potrebbe essere stato preso con la forza da un altro soggetto. Resta aperta l'ipotesi che lo strano schema scoperto dai tre ricercatori derivi semplicemente dal modo in cui viene misurato il WSPR.

Ora ci si attende che in base alle nuove prove fornite si possa avviare una terza campagna di ricerca.

L'utilizzo del WSPR per rintracciare il volo scomparso è stato un concetto proposto per la prima volta dal dottor Robert Westphal nel luglio 2020, a seguito di proposte simili relative ad altri velivoli presentate in un documento della NATO nel 2016. Circa 10 milioni di passeggeri volano ogni giorno sugli aerei commerciali e la loro sicurezza si basa sulla ricerca della causa di ogni incidente.

WSPR (pronunciato "whisper") sta per *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. La prima versione del software WSPR è uscita nel 2008.

- 1) <https://www.the-sun.com/news/8981497/mh370s-location-revealed-bombshell-report/>
- 2) "MH370 e il documentario Netflix". Newsletter 10/23 del 15 marzo 2023

**NL 40/2023 ; 4 settembre 2023**

**Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)**

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'esplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo
NL11/23	Gli sviluppi del caso Mattei	23 marzo
NL12/23	Un anno fa, China Eastern 5735	28 marzo
NL13/23	"Captain incapacitated"	30 marzo
NL14/23	"Loss of Communications" un problema troppo ricorrente	14 aprile
NL15/23	AF447: Imprudenza ma non negligenza, Airbus e Air France assolte	18 aprile
NL16/23	Olanda, l'incubo si è ripetuto	19 aprile
NL17/23	5 Maggio 1972: l'incidente di Montagnalonga	1 maggio
NL18/23	China Eastern 5735, un anno di preoccupante silenzio	8 maggio
NL19/23	Il caso, poco noto, del volo Korean 085	18 maggio
NL20/23	Evitate i posti a bordo paralleli con i motori	20 maggio
NL21/23	La lata sollecita i rapporti sugli incidenti	6 giugno
NL22/23	Schiphol, pista sbagliata per il decollo	10 giugno
NL23/23	Il controverso incidente al volo 1103 della Libyan	16 giugno
NL24/23	Un incidente da non dimenticare:China Al 611	20 giugno
NL25/23	Itavia non doveva chiudere	27 giugno
NL26/23	Titan, come il Comet?	27 giugno
NL27/23	Ancora buio sulle cause di China Eastern 5735	6 luglio
NL28/23	L'aereo dalla coda di cristallo	8 luglio
NL29/23	Strascichi legali per il B737MAX/MCAS della Boeing	12 luglio
NL30/23	Caldo & Voli	21 luglio
NL31/23	Il Rapporto della Commissione Misiti va ricordato	24 luglio
NL32/23	Canadair CL215: continua la strage	26 luglio

NL33/23	Il Rasoio di Ockham	30 luglio
NL34/23	Il RARDE e le 3 bombe del Mediterraneo	15 agosto
NL35/23	Decessi ai comandi	18 agosto
NL36/23	La turbolenza in aria chiara	19 agosto
NL37/23	Cieli caldi nell'Est Europa	25 agosto
NL38/23	Due leggendarî incidenti rivisitati	1 settembre
NL39/23	Attacchi concentrici su Ustica	2 settembre

[www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

Il nostro sito [www.air-accidents.com](http://www.air-accidents.com)

E' OGGI ANCORA PIU' FUNZIONALE

Permettendo ricerche "mirate" all'interno delle newsletters da noi pubblicate.



- \* inserendo l'anno, la ricerca estrae solo le Newsletters dell'anno in questione;
- \* inserendo una porzione di testo, la ricerca estrae tutte le newsletters che contengono quel testo;
- \* inserendo "all" o semplicemente premendo invio a campo vuoto, la lista viene resettata.

## E'uscito:



[info@ibneditore.it](mailto:info@ibneditore.it)

In questo libro il lettore troverà le tante, tantissime compagnie aeree italiane che *ci hanno provato*. Ma non si tratta di una elencazione alfabetica, stile enciclopedia in quanto abbiamo ritenuto fosse molto più interessante inquadrare la nascita (e la scomparsa) dei singoli vettori nel contesto storico che in quel momento caratterizzava l'aviazione commerciale la quale, come tutti sanno, ha vissuto molteplici cambiamenti: deregulation, la fine del cartello tariffario, la nascita del terzo livello, l'apparizione delle compagnie low cost, gli accordi code sharing... Il lettore inizierà il suo viaggio dall'aviazione commerciale degli anni del secondo dopoguerra per giungere fino ad oggi quando il nostro maggior vettore, quello una volta denominato di bandiera, è finito risucchiato nella galassia Lufthansa. Un libro che vi farà capire perché l'aviazione commerciale in Italia è scesa a livelli non certo degni di un Paese che fa parte del G7, un Paese che per i vettori aerei è ad alto rischio di mortalità.

"Immergetevi nella lettura delle oltre cento compagnie nate nel nostro Paese, ma non meravigliatevi scoprendo quante nel 2023 rimangono ancora attive."