

MH370 : SAREBBE ORA DI DIRE QUALCHE VERITA' SUL VOLO "DEL MISTERO"

In mancanza di comunicazioni radio, di tracciati radar, di rottami ritrovati sul luogo dell'incidente ovvero pur non disponendo di tutti quegli elementi a cui gli investigatori ricorrono per determinare le cause di una sciagura aviatoria, allo stato attuale è possibile trarre una qualche conclusione su cosa sia accaduto a quello che è stato denominato il *volo del mistero*, cioè MH370?

In effetti la denominazione di "mistero" viene a perdere significato se si pensa, come in effetti deve essere avvenuto, che le ricerche hanno fallito non perché il B777 si è volatilizzato, ma più semplicemente perché è stato cercato nei punti sbagliati. Diversi *riscontri indiretti* comunque che qui esamineremo ci portano a ritenere che MH370 ha preceduto nella sua dinamica il tragico evento di Germanwings 9525 schiantatosi sulle Alpi di Provenza il 24 marzo 2015 (1). Per l'Airbus di Germanwings le indagini sono state più rapide dal momento che ciò che rimaneva dell'aereo era finito sul terreno; MH370 si è trasformato in un volo fantasma solo perché l'aereo è finito nel fondo dell'Oceano Indiano.

Come è noto il Boeing 777 di Malaysia Airlines anziché proseguire sulla rotta a nord verso la sua destinazione di Pechino (2) ha invece puntato a sud verso l'Oceano Indiano, un particolare questo definitivamente appurato e che trova spiegazione solo se ai comandi del velivolo vi era qualcuno con le appropriate conoscenze tecniche di quello che stava facendo. (3). E' questo un primo elemento di cui tener conto.

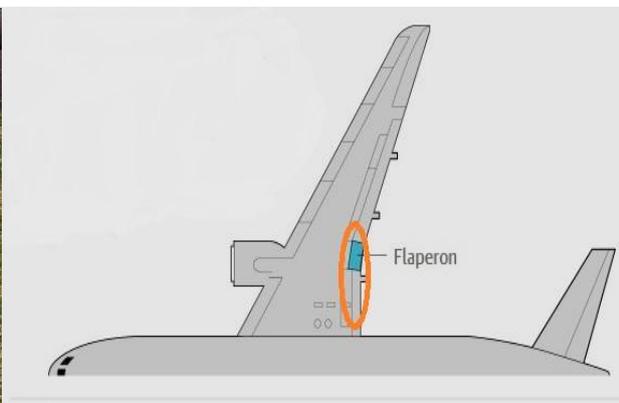
Altro elemento da considerare è quello relativo a cosa accade quando un aereo "fuori controllo" impatta l'oceano precipitando dalla quota di crociera.

In merito Swissair 111 (4) costituisce un chiaro precedente: quando un aereo è fuori controllo e impatta l'oceano a elevata velocità i pezzi in cui si frantuma sono numerosissimi (nel caso di SR111 superavano il milione) per il semplice fatto che l'aereo si disintegra all'impatto con il mare; ciò comporta pure che numerose parti **finiscono per galleggiare** e infatti nel caso di SR111 furono *oltre un migliaio* i pezzi che vennero recuperati direttamente dalla superficie dell'Oceano Atlantico.

Ora è cosa nota che del Boeing 777 non si è rintracciato alcun componente nelle aree dell'Oceano Indiano ove si sono concentrate le ricerche costate oltre 200 milioni di dollari, mentre invece a distanza di tempo alcuni pezzi dell'aereo sono stati ritrovati sulle spiagge orientali africane. Il secondo elemento a nostra disposizione è pertanto il particolare che l'aereo non dovrebbe aver impattato l'oceano a forte velocità bensì a velocità ridotta. Questo particolare trova ulteriore conferma nel flaperon spiaggiato il 29 luglio 2015 sull'isola di Reunion. Se questo componente negli istanti dell'impatto fosse stato retratto, dal momento che esso fa parte integrante dell'ala non si sarebbe dovuto staccare. Il fatto invece che sia stato ritrovato come pezzo isolato indica che esso è stato fatto fuoriuscire dall'ala e ciò può essere avvenuto **solo per un comando dato dalla cabina di pilotaggio da chi intendeva impattare l'oceano a velocità controllata in modo tale da non far spaccare l'aereo in più parti**. Il particolare dell'ammarraggio "controllato" suffragato dal flaperon esteso è un terzo elemento da considerare. Se l'aereo fosse precipitato da grande altezza si sarebbe frantumato e i tanti componenti galleggianti avrebbero facilitato l'individuazione del punto di caduta, viceversa un appoggiarsi "soft" sul fondale marino -praticamente integro- avrebbe reso più difficile la localizzazione. Sempre parlando di flaps il 24 giugno 2016 il ministro australiano ai trasporti, Darren Chester, aveva annunciato che un altro pezzo di flap era stato rinvenuto nell'isola di Pemba al largo delle coste della Tanzania. Il 15 settembre veniva confermato che anche questo pezzo proveniva dal B777 di Malaysia Airlines.

Giunti a tal punto è lecito chiedersi per quale motivo le autorità malesi non hanno voluto collegare questi indizi, tranne le dovute conseguenze e informarne di riflesso l'opinione pubblica. Una plausibile risposta è la seguente ed è relativa al fattore temporale.

Tutti noi ricordiamo **l'estremo imbarazzo** che ebbero i vertici di Lufthansa allorchè 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 (5) avvenne nel marzo 2015. L'incidente di 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. La scomparsa nell'oceano e il non ritrovamento giocavano a favore del silenzio. D'altra parte va ricordato che il primo pezzo di flap era stato trovato nel luglio 2015 e solo in quella data le autorità malesi avrebbero potuto disporre di quello che noi abbiamo elencato come il terzo elemento, mentre erano comunque già a conoscenza degli altri due.



Ancora un particolare importante va sottolineato: Le ipotesi da noi esternate propongono ai comandi del B777 un qualcuno che comanda l'aereo con evidente cognizione di causa: nessuno però può escludere che invece di uno dei piloti si trattasse di qualcuno fra i passeggeri che, riuscito ad avere la meglio, si è introdotto nella cabina di pilotaggio assumendo il controllo del velivolo. Val la pena ricordare come a bordo erano riusciti a salire due passeggeri che viaggiavano con passaporti rubati uno di un italiano e l'altro di un austriaco.

(1) L'Airbus 320 di Germanwings (D- AIPX) il giorno 24 marzo 2015 è stato deliberatamente fatto schiantare dal secondo pilota che si era chiuso nella cabina di pilotaggio.

(2) Il volo MH370 operato da un Boeing 777 (9M-MRO) era decollato l' 8 marzo 2014 dall'aeroporto di Kuala Lumpur diretto a Pechino con a bordo 227 passeggeri e 12 membri di equipaggio. Giunto al confine con l' FIR di Hanoi il transponder venne spento e si persero i contatti radio. In merito vedere le numerose precedenti Newsletters da noi emesse.

(3) Questa precisazione circa la persona cosciente di ciò che stava avvenendo è importante in quanto, impropriamente, qualcuno aveva ipotizzato che anche per MH370 potesse essere accaduto quanto avvenne il 14 agosto 2005 al B737 di Helios Airways, volo 522 quando tutte le persone a bordo (piloti inclusi) avevano perso conoscenza.

(4) Il 2 settembre 1998 il volo Swissair 111 svolto da un MD-11 (HB-IWF) precipitò nell'Oceano Atlantico al largo della Nuova Scozia provocando la morte di tutti i 229 a bordo.

(5) In realtà come abbiamo avuto modo di scrivere nella nostra Newsletter 5/15 (26 marzo 2015) "Piloti Malati" l'incidente a Germanwings non era affatto il primo caso di pilota ai comandi di un velivolo commerciale che si era suicidato provocando la morte di tutti i passeggeri.

Newsletters emesse nel corso del 2017:

*(scaricabili dal nostro sito, sotto la sezione "About"-**"Newsletter Archive"**)*

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DI CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)
- 11/2017:** SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI (15 marzo)
- 12/2017:** PROBLEMI AI MOTORI, DUE INCIDENTI CON VITTIME ANCHE A TERRA (17 marzo)
- 13/2017:** A380, SEPARAZIONI VERTICALI DA RIVEDERE (20 marzo)
- 14/2017:** LE INDAGINI SUL LAPTOP DI DAALLO AIRLINES (22 marzo)
- 15/2017:** MISURE SICUREZZA SBAGLIATE (24 marzo)
- 16/2017:** L'INCIDENTE DI BISHKEK (27 marzo)
- 17/2017:** OWNERSHIP DELLE AEROLINEE E SICUREZZA VOLO (28 marzo)
- 18/2017:** ANCORA UNA "BRETTELLA" COINVOLTA IN UN CASO DI RUNWAY INCURSION (7 aprile)
- 19/2017:** UN MAYDAY DA DEPRESSURIZZAZIONE (12 Aprile)
- 20/2017:** MH370: LOCALIZZATO IL PUNTO DI CADUTA? (24 Aprile)
- 21/2017:** PERDITA PRESSIONE SU UN A380 E ATTERRAGGIO DI EMERGENZA (27 Aprile)
- 22/2017:** DA LOS ROQUES NESSUNA NOVITA' (1 Maggio)
- 23/2017:** CONFLITTO FRA LA IATA E LA BLACK LIST DELLA UE (22 maggio)
- 24/2017:** UN CARRELLO SURGELATO (12 giugno)
- 25/2017:** LE SONDE PITOT COLPISCONO ANCORA (15 giugno)
- 26/2017:** L'AIRBUS LANCIA I NUOVI REGISTRATORI DI BORDO (22 giugno)
- 27/2017:** RIFLESSIONI SUL 27 GIUGNO 1980 (27 giugno)
- 28/2017:** UN READBACK ERRATO PORTA AD UN CONFLITTO DI TRAFFICO (28 giugno)
- 29/2017:** CONTROLLORI E PILOTI DIVISI DA UNA LINGUA COMUNE (11 luglio)
- 30/2017:** LA MANCATA STRAGE DI SAN FRANCISCO (13 luglio)
- 31/2017:** UN ALTRO CASO DI ERRATO READBACK (20 luglio)
- 32/2017:** QUANDO LE ALI SI INCONTRANO (23 luglio)
- 33/2017:** IL PILOTA STA BENE? (25 luglio)
- 34/2017:** SI DECOLLA, MA IL CARRELLO RIMANE FUORI (29 luglio)
- 35/2017:** L'IMPORTANZA DEL PUNTO DI CADUTA (8 agosto)
- 36/2017:** UN INSOLITO TAIL STRIKE A MALPENSA (2 settembre)
- 37/2017:** DUE INCIDENTI SIMILI (5 settembre)
- 38/2017:** EMBRAER 190; UN INCIDENTE DA NON SOTTOVALUTARE (13 settembre)
- 39/2017:** PASSI AVANTI PER LA SOLUZIONE DEI "FUME EVENTS" (20 settembre)
- 40/2017:** QUELLA BRUTTA STORIA DEL CALCOLO ORE-VOLO DEGLI EQUIPAGGI (29 settembre)