

QUATTRO PUNTI DA PONDERARE SUL “MISTERO” DI MH370

- 1) Il punto di inversione rotta e di spegnimento del transponder;
- 2) Spiegazioni sul puntamento a sud;
- 3) La mancanza assoluta di contatti radio;
- 4) Una indagine non approfondita.



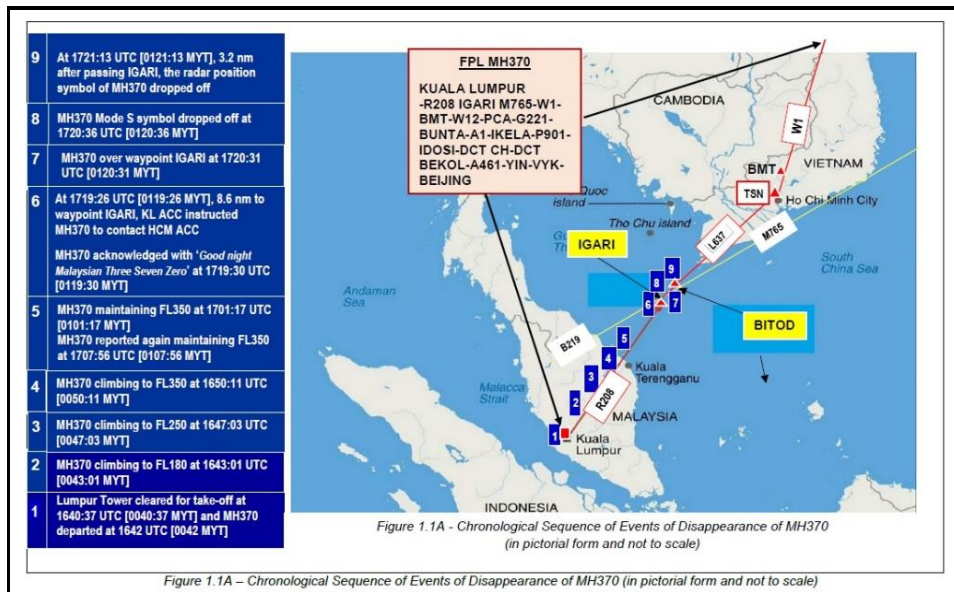
Nei canali TV continuano a circolare programmi, fatti più o meno bene, sull'incidente occorso al volo MH370. Tuttavia piuttosto che costruire ipotesi fantasiose e prolisse su ciò che *potrebbe* essere accaduto al Boeing 777 della Malaysia Airlines, volo 370, il quale nella notte dell'8 marzo 2014 è scomparso dai cieli asiatici con il suo carico umano di 239 persone (227+12), tre concreti fatti ci possono senza alcun dubbio indirizzare su ciò che è accaduto a quello che è stato denominato il volo del mistero. Non si tratta di nostre elucubrazioni, ma di elementi che nessuno può mettere in dubbio e che proprio per questa loro caratteristica aiutano a strappare parte del velo di mistero. Il quarto punto invece non è un qualcosa di concreto, ma è una circostanza la quale, a nostro parere, avrebbe meritato una indagine più approfondita.

● **Il punto di inversione rotta e di spegnimento del trasponder.** Il punto di inversione rotta non avviene all'interno del Centro Controllo di Ho Chi Min, né avviene all'interno del Centro Controllo di Kuala Lumpur. Esso avviene sul confine fra i due citati centri di controllo. Sarebbe davvero imperdonabile considerare tale particolare casuale e irrilevante. Esso dimostra piuttosto la volontà di prendere tempo, sfuggire all'identificazione e quindi intercettazione del velivolo. In altre parole è il primo elemento che indica la precisa volontà di far perdere le tracce e confondere gli operatori a terra.

Alle **17.19:30** ⁽¹⁾ viene pronunciata da bordo l'ormai famosa frase *“Good night, Malaysian three seven zero”* la quale faceva seguito all'istruzione data dal controllore malese di contattare il Centro Controllo Vietnamita di Ho Chi Min sulla nuova frequenza di 120.9

Un minuto dopo, alle **17.20:31** il Boeing 777 sorvola il punto “IGARI” che segna il confine fra i due Centri di Controllo.

Appena 5 secondi dopo, alle **17.20:36** il transponder del Boeing scompare dagli schermi.



Come tutti gli addetti ai lavori ben sanno, quando un velivolo viene trasferito da un Centro Controllo ad un altro, l'aereo interessato non contatta immediatamente il successivo Centro ma potrebbe farlo dopo diversi minuti, ed infatti ci dice il Rapporto (2) che è solo alle **17.39:06** (ben 20 minuti dopo il "good night") che l'operatore di Ho Chi Min chiama Kuala Lumpur per chiedere informazioni sul volo 370 che non lo ha ancora contattato.

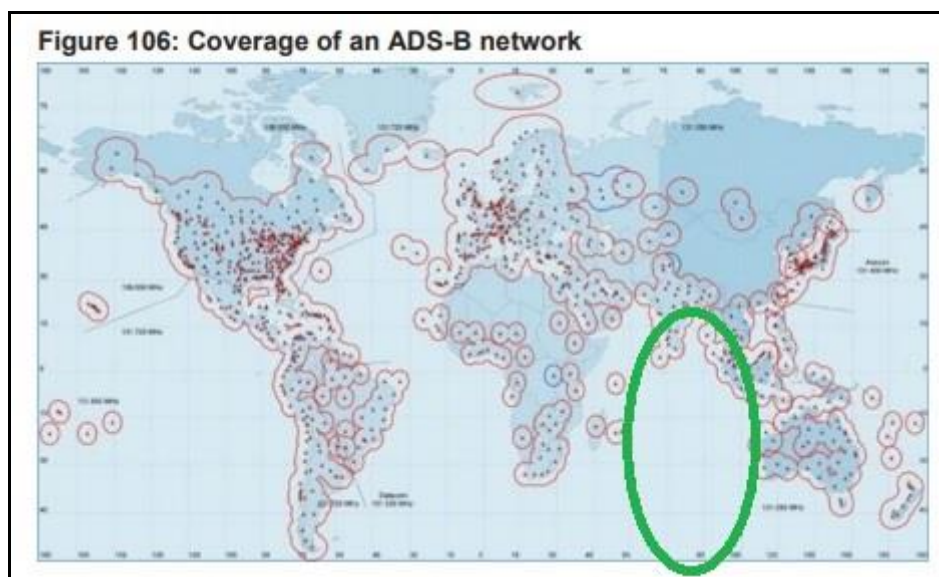


→Chi può conoscere un particolare del genere se non una persona addentro alle operazioni volo?

•**Spiegazioni sul puntamento a sud.** Come è noto l'aereo dopo una prima virata a sinistra, ha puntato decisamente verso Sud ovvero nel bel mezzo dell'Oceano Indiano. Anche in questo caso dobbiamo far presente che una volta caricato il piano di volo dal punto "A" al punto "B" soltanto una correzione manuale

dei dati con relativo reinserimento di nuovi waypoints può far sì che l'aereo assuma una nuova prua che nel caso in oggetto è praticamente all'opposto di quella che il volo 370 avrebbe dovuto seguire. Va altresì osservato che dal momento che il volo si stava svolgendo in ore notturne è molto probabile che in cabina passeggeri nessuno abbia avuto modo di accorgersi dell'inversione di rotta effettuata nel cockpit. Diversione che invece sarebbe stata sicuramente notata in un volo diurno. La successiva immagine che mostriamo è tratta dal Rapporto della ATSB australiana la quale ha condotto le tre campagne di localizzazione ed in essa abbiamo evidenziato con circolo verde l'area di "vuoto" assoluto verso la quale ha puntato MH370, un'area al di fuori di qualsivoglia copertura della rete ADS-B. (4)

Se si voleva far perdere le proprie tracce quella era la direzione ideale e perfetta cui puntare.



→Chi può inserire nel sistema di navigazione computerizzato una nuova rotta se non una persona addentro alle operazioni volo?

- **La mancanza assoluta di contatti radio.** Anche questo è un dato di fatto incontestabile: da bordo dell'aereo non è stato messo in atto alcun tentativo di chiamare una qualche stazione o persona a terra. Intendiamo riferirci sia a chiamate via radio ed anche a tentativi di chiamate via cellulari. Per quanto riguarda la prima possibilità, ipotizzando che si era usciti dalla copertura VHF di stazioni terrestri, il velivolo era dotato di due ricetrasmittitori Collins tramite i quali, servendosi delle onde corte, si sarebbe potuti entrare in contatto con varie stazioni operanti in HF. Ricordiamo che ancora oggi nell'area asiatica Mumbai Radio è pienamente attiva nel controllo del traffico facendo uso di frequenze, fra l'altro molto affollate, ad Onde Corte.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, non sono ovviamente mancate le indagini sulla possibilità che da bordo di MH370 si potessero effettuare chiamate a terra servendosi di cellulari. Ricordando che il B777 volava a quota elevata (FL350) precisa comunque il rapporto a tal proposito: *"In sintesi, durante i test è stato riscontrato che era difficile mantenere la connettività delle chiamate al di sopra degli 8.000 piedi. Tuttavia, una marca di telefono è stata in grado di effettuare una chiamata a 20.000 piedi. Solo un fornitore di servizi di telefonia cellulare ha registrato il maggior numero di tentativi di chiamata utilizzando la propria rete 3G al di sopra degli 8.000 m. Due fornitori di servizi sono stati in grado di fornire una connessione solo al di sotto degli 8.000 m."* (5)

Rimane pertanto valido il particolare della mancaza di tentativi di collegamenti con terra da parte di ben 227 persone, 238 includendovi l'equipaggio (6) e ciò potrebbe significare che nessuno di essi è stato in grado di capire cosa stesse accadendo. E questo fatto porta a presupporre uno stato di incoscienza dovuto ad ipossia indotta attraverso la manomissione degli apparati di pressurizzazione.

→L'assoluta mancanza di qualsiasi tentativo di contatti radio, HF e mobili, è una evidente prova della volontà del dirottatore di "scompare" e di non fornire la possibilità di tracciamenti e localizzazione.

Delineati i tre punti che possono senz'altro fornire una qualche visibilità su ciò che è accaduto a bordo di MH370, vogliamo chiudere questo nostro intervento portando a conoscenza dei lettori un particolare a dir poco sconcertante circa il quale non si è voluto indagare in profondità.

Nel Rapporto Investigativo (7) troviamo la seguente precisazione:

"In base alle cartelle cliniche disponibili, solo un membro dell'equipaggio di cabina, il supervisore di bordo, era noto per una storia di precedenti crisi epilettiche nel 2013, ma è stato successivamente certificato idoneo al volo." E andando alla scheda personale del supervisore abbiamo la conferma infatti che egli era stato trattenuto per ben 6 giorni in ospedale a causa delle crisi epilettiche avute nell'anno 2013 cioè appena un anno prima della scomparsa di MH370.

1) In-flight Supervisor (IFS)	
Sex	Male
Age	55 years
Marital status	Married with 4 children
Date of Joining MAS	19 November 1979
Aircraft Ratings	A330/B777/B747
Crew Performance Appraisal	Rating: 4
Validity period of licence	28 April 2014
Aeronautical experience	35 years
Medical History	43 days medical leave including 6 days hospitalisation in 2013
Last 24 hours	0:00:00 hours
Last 72 hours	8:00:00 hours
Last 07 days	19:44:00 hours
Last 28days	82:43:00 hours
Last 90 days	305:06:00 hours
Last promotion	IFS (27 March 2000)

Non solo, ma da questa scheda apprendiamo anche che egli poteva vantare ben 35 anni di anzianità di servizio. **Sia ben chiaro che la nostra è solo una ipotesi**, ma crediamo che un dipendente della compagnia con così vasta esperienza di volo, il quale sul volo 370 operava come capo-stewart (e che era stato soggetto a crisi epilettiche), sarebbe stato con molta probabilità in grado di intervenire sul sistema di pressurizzazione del velivolo e poi operare il cambio di rotta in cabina di pilotaggio. Ricordiamo come nel caso del volo Helios 522 (8) un malfunzionamento dell'impianto di pressurizzazione, causato in quel caso da un errore umano, provocò aria rarefatta, provocando lo svenimento di tutti gli occupanti compresi i due piloti: un chiaro caso di ipossia. L'aereo, rimasto privo di controllo, continuò a volare sotto il controllo del pilota automatico fino all'esaurimento del carburante dopodiché precipitò a terra.

Al termine di questo nostro excursus, siamo ancora certi di poter affermare che quanto accadrà un anno dopo all'Airbus di Germanwings pilotato da Lubitz (9), abbia davvero rappresentato il primo caso di suicidio-omicidio?

- (1) I tempi che mostriamo sono UTC; per tornare all'ora locale malese aggiungere 8 ore.
- (2) Pag. 3 dell'Investigation Report emesso il 2 luglio 2018 dal Ministero dei Trasporti della Malesia.
- (3) Le due mappe da noi riportate sono state riprese dal rapporto MH 370 – Definition of Underwater Search Areas pubblicato dall' Australian Transport Safety Bureau.
- (4) Pag. 142 del Rapporto AE-2014-054 della pubblicazione "The Operational Search for MH370" datata 3 ottobre 2017. La sigla ADS-B sta per "Automatic Dependent Surveillance – Broadcast"
- (5) Pag. 20 del Rapporto di cui al punto 2). Capitolo " 1.1.5 "Detection of Hand Phone Signal" ; il rapporto precisa anche che "Un fornitore di servizi Telco, in un'intervista con l'Royal Malaysia Police, ha confermato che si è verificato un "hit" di segnale alle 0152:27 MYT dell'08 marzo 2014, proveniente dalla torre di telefonia mobile (LBS Location Base station) a Bandar Baru Farlim Penang. Il segnale "hit", tuttavia, non ha registrato alcuna comunicazione, tranne che per confermare che era in modalità ON il segnale relativo all'"hit".
- (6) Ci siamo volutamente fermati a 238 e non 239, in quanto appare ovvio che una delle persone a bordo è colui che ha attuato il piano di "fuga".
- (7) Pag. 359 del rapporto di cui al punto 2)
- (8) L'incidente avvenne il 14 agosto 2005. Si trattava di un Boeing 737 (5B-DBY) che volava da Larnaca ad Atene; 121, tutti gli occupanti a bordo, le vittime.
- (9) Volo Germanwings 9525; il 24 marzo 2015 l'Airbus 320 di Germanwings pilotato da Andreas Lubitz fu portato a schiantarsi sulle Alpi della Provenza provocando la morte di tutti i 150 occupanti il velivolo.

NL 46/2024 22 settembre 2024

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2024 (scaricabili dal nostro sito)

✓ NL 01/24 Primo grave incidente per l'Airbus 350	2 gennaio 2024
✓ NL 02/24 Haneda. Gli aerei operavano su due differenti frequenze	3 gennaio 2024
✓ NL 03/24 Haneda come Linate 8 ottobre 2001	4 gennaio 2024
✓ NL 04/24 Nuovi guai per il 737	6 gennaio 2024
✓ NL 05/24 737: una serie problematica	9 gennaio 2024
✓ NL 06/24 E L'Airbus prese il volo, ma...	14 gennaio 2024
✓ NL 07/24 Volo cancellato: 4 viti mancanti sull'ala	23 gennaio 2024
✓ NL 08/24 Il 737 MAX9 torna in servizio	19 febbraio 2024
✓ NL 09/24 Una inedita variante sui dirottamenti aerei	19 febbraio 2024
✓ NL 10/24 Bogus Parts, il mercato nero non si è mai fermato	23 febbraio 2024
✓ NL 11/24 Un volo che non doveva partire	26 febbraio 2024
✓ NL 12/24 Ancora un caso di bird-strike	9 marzo 2024
✓ NL 13/24 Dieci anni orsono: MH370	23 marzo 2024
✓ NL 14/24 Tre incidenti, una unica teoria	20 aprile 2024
✓ NL 15/24 Un nuovo caso di crew incapacitation	21 aprile 2024
✓ NL 16/24 Una investigazione da manuale	29 aprile 2024
✓ NL 17/24 Interferenze su GPS, sicurezza a rischio	2 maggio 2024
✓ NL 18/24 La compagnia più sicura	5 maggio 2024
✓ NL 19/24 Volare in FLY-BY-WIRE	16 maggio 2024
✓ NL 20/24 O l'elmetto o la cintura	21 maggio 2024
✓ NL 21/24 Turbolenza in volo, approfondimento	21 maggio 2024
✓ NL 22/24 Ustica e Israele	30 maggio 2024
✓ NL 23/24 La sindrome da classe economica rivisitata	2 giugno 2024
✓ NL 24/24 Wind shear, radar Doppler e turbolenze in volo	10 giugno 2024
✓ NL 25/24 Aereo inverte rotta per il forno surriscaldato	11 giugno 2024
✓ NL 26/24 Dopo la turbolenza, ecco la grandine	12 giugno 2024
✓ NL 27/24 Dopo turbolenze e grandine ecco il Dutch Roll	15 giugno 2024
✓ NL 28/24 Dopo gli israeliani, ecco Solenzara	26 giugno 2024
✓ NL 29/24 Morire nel cockpit	27 giugno 2024
✓ NL 30/24 Ogni 28 giugno	28 giugno 2024
✓ NL 31/24 Volo Itavia 897	29 giugno 2024
✓ NL 32/24 Le ITCZ Intertropical Convergence Zone	2 luglio 2024
✓ NL 33/24 Quell'incredibile incidente per mancanza di carburante	10 luglio 2024
✓ NL 34/24 La reputazione di Boeing	13 luglio 2024
✓ NL 35/24 Il volo Wideroe 933, una "Ustica" norvegese	19 luglio 2024
✓ NL 36/24 La scomparsa del 707 VARIG	22 luglio 2024
✓ NL 37/24 Ancora una compagnia Nepalese	25 luglio 2024
✓ NL 38/24 Dagli Usa novità sull'aria che si respira a bordo	27 luglio 2024
✓ NL 39/24 ACARS: Una telescrivente a bordo	3 agosto 2024
✓ NL 40/24 ATR72 precipita in Brasile	10 agosto 2024
✓ NL 41/24 Gli anni delle carrette del cielo	22 agosto 2024
✓ NL 42/24 Batterie al litio e sicurezza volo	6 settembre 2024
✓ NL 43/24 Asia a rischio per i pontefici	10 settembre 2024
✓ NL 44/24 Fumi tossici a bordo dell'A380	11 settembre 2024
✓ NL 45/24 Torniamo sulle batterie al litio	20 settembre 2024



Quante volte avete ricercato libri che fornissero cifre chiare e comprensibili sull'attendibilità offerta dalle singole compagnie aeree?

Le statistiche ufficiali preferiscono parlare di "Passenger fatalities per 100 milion passenger-kilometers" fra l'altro riferito a tutti i vettori. Ma quale informazione pratica deriva da una simile impostazione? Nessuna. Questo libro elenca tutti gli incidenti mortali occorsi ad oltre cento compagnie aeree dall'anno 1951 al dicembre 2020. Rapportando il numero di questi eventi con gli anni di attività delle singole compagnie ne scaturisce una graduatoria che vi fornirà "at glance" lo stato di salute, dal punto di vista della safety, di ogni compagnia. Un vademecum che gli utenti del mezzo aereo farebbero bene a consultare spesso.

FORMATO KINDLE disponibile presso IBN editore e nelle migliori librerie

info@ibneditore.it

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