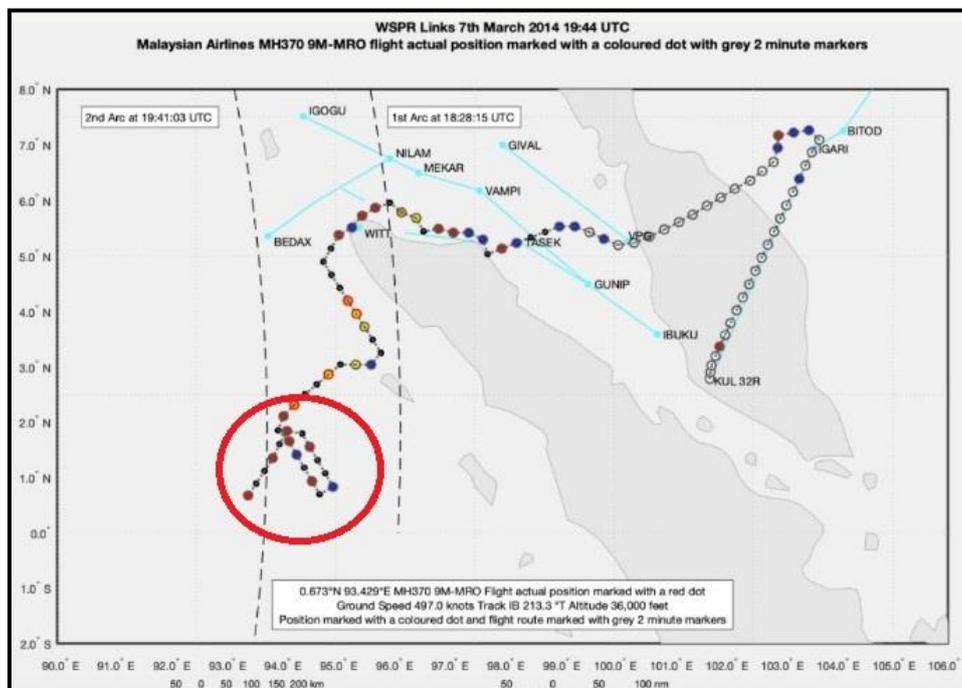


## UN'ALTRA SCOPERTA SU MH370

All'estero si continua ad indagare su dove possa essere finito il volo del mistero MH370. In Italia l'argomento sembra non interessare ad alcuno tanto è il silenzio che è sceso sull'incredibile scomparsa del volo della Malaysia Airlines da Kuala Lumpur a Pechino. Gli ultimi tentativi per far luce sulla vicenda vengono dall'ingegnere aerospaziale Richard Godfrey (1) che già nel passato si era interessato sulla scomparsa.

In un suo recente comunicato Godfrey fa sapere che il Boeing 777 della Malaysia Airlines, dopo aver seguito la costa di Sumatra, si è mantenuto per ben 22 minuti in un circuito di attesa ("holding pattern") prima di procedere verso il sud dove è poi scomparso.



Nell'immagine abbiamo evidenziato con circolo rosso il circuito di attesa sul quale si è immesso MH370 prima di puntare verso l'Oceano Indiano (2)

In effetti questa ulteriore scoperta poco o nulla aggiunge al punto centrale dell'intera vicenda ovvero: *Dove è finito MH370, dove cercarlo?*

Per il suo studio Godfrey si è avvalso di una nuova tecnologia di tracciamento chiamata WSPRnet tramite la quale secondo Godfrey si sarebbe in grado di rilevare e tracciare gli aerei in qualsiasi parte del mondo e in qualsiasi momento, attualmente o storicamente, andando anche indietro negli anni fino al 2009.

La scoperta del circuito di attesa è stata fatta in modo del tutto casuale e inaspettato. L'inizio del circuito è iniziato alle 19.12 UTC, ovvero circa 2 ore dopo il decollo avvenuto alle 17.19  
*"Sono stato sorpreso di scoprire che non solo MH370 è entrato in un circuito di attesa, ma che la stessa è durata per circa 22 minuti fino alle 19:34 UTC. "*

Poiché molti presunti punti di caduta dell'aereo erano stati calcolati basandosi sul consumo del carburante in una rotta diretta e lineare verso sud, appare evidente che il fatto che l'aereo abbia circuitato per oltre venti minuti prima di puntare a sud, costringerà molti a fare una revisione di dove l'aereo potrebbe aver impattato l'Oceano.

A seguito di questo annuncio è tornato alla ribalta il simulatore di volo Microsoft reperito nell'appartamento del capitano del volo Zaharie Shah nel quale per l'appunto Zaharie aveva simulato un unico volo da Kuala Lumpur attraverso lo stretto di Malacca fino al punto di esaurimento del carburante nell'Oceano Indiano meridionale. Va tuttavia ricordato come non necessariamente debba essere stato il capitano a condurre l'aereo verso il suo tragico destino. La scoperta del circuito di 22 minuti rende ancor più complessa l'intera vicenda: perché mai l'autore di questo insano gesto che aveva il controllo dell'aereo ha messo il 777 in *holding pattern*? Se l'obiettivo del pilota era quello di far sparire MH370 senza lasciare traccia, allora perché sprecare carburante circuitando su un punto fisso anziché dirigersi direttamente verso la zona più remota possibile dell'Oceano Indiano senza deviazioni?

A questo punto sorgono inevitabilmente ipotesi imbarazzanti come ad esempio pensare che colui che guidava l'aereo stesse conducendo una negoziazione con il governo malese tenendo presente che passeggeri ed equipaggio erano da lui tenuti in ostaggio. Oppure, senza allargarsi troppo in pensieri strani, più semplicemente credere che il pilota stava continuando ad agire in modo confuso ed indeciso?

Ciò che di concreto si può dire è che finora un totale di 33 pezzi sono stati trovati da 16 persone non collegate in sei diverse parti delle coste africane orientali e la maggior parte è stata identificata come appartenente a MH370 o comunque ad un Boeing 777.

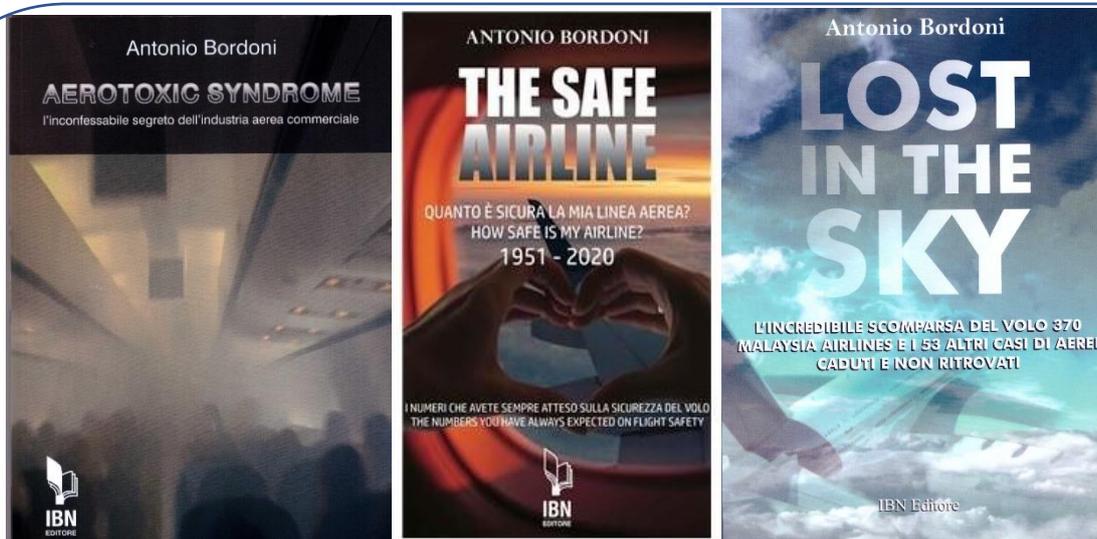
#### Circa il sistema WPSRnet

L'analisi tecnica di propagazione di WSPRnet è basata sulla Ionosfera di riferimento internazionale (IRI) del 2007. L'IRI è un progetto scientifico permanente congiunto del Comitato per la ricerca spaziale (COSPAR) e dell'Unione internazionale delle scienze radio (URSI) iniziato nel 1968. È il modello empirico standard internazionale. Avverte Godfrey. *"Uso Proplab Pro V3.1 per tracciare le onde radio in tutto il mondo. Proplab Pro è stato uno dei primi motori di ray-tracing dei segnali radio HF basati sulla fisica ionosferica nel mondo per il PC ed è stato mantenuto e sviluppato per oltre 30 anni. Continua ad essere usato da organizzazioni di ricerca, scienziati, ingegneri, studenti, militari e radioamatori di tutto il mondo. È uno degli unici pacchetti software per prevedere in modo affidabile il comportamento dei segnali radio HF rifratti ionosfericamente. Utilizza sia modelli tridimensionali della ionosfera che dati topografici tridimensionali della Terra per fornire dettagli senza precedenti nella modellazione della propagazione del segnale radio HF in tutto il mondo."*

Forse comunque la spiegazione più semplice è quella fornita da Godfrey in una recente intervista: *"Immaginate di attraversare una prateria con fili invisibili che attraversano tutta l'area e vanno avanti e indietro per tutta la lunghezza e la larghezza. Ogni passo che fai calpesti particolari fili d'inciampo e noi possiamo localizzarti all'intersezione dei fili d'inciampo che voi avete toccato. Possiamo tracciare il vostro percorso mentre vi muovete attraverso la prateria".* (3)

- (1) Richard Godfrey è inglese. Ha completato un Bachelor of Science presso l'Università di Salford in Computer Science e Systems Engineering e un Diploma post laurea presso la European Business School INSEAD di Parigi. Ha progettato e gestito con successo una serie di sistemi avionici per una vasta gamma di aerei commerciali e militari, tra cui Boeing 747, Panavia Tornado, General Dynamics F-16 e LTV A7 Corsair. Questi sistemi avionici includono autopiloti, sistemi di atterraggio automatico e sistemi di gestione del volo. È stato l'ingegnere capo per l'integrazione e il test dello Spacelab dell'Agenzia Spaziale Europea con lo Space Shuttle della NASA. In questa veste, ha progettato e implementato un simulatore ingegneristico dello Space Shuttle della NASA. Richard è stato un membro fondatore del *MH370 Independent Group* che indaga sulla scomparsa del MH370 dal 2014.
- (2) Immagine tratta da: <https://www.airlineratings.com/news/sensational-new-finding-mh370-flightpath/>
- (3) <https://www.the-sun.com/news/3780832/mh370-mystery-could-solved-new-technology-hope-search/> ; “The U.S. Sun” 2 ottobre 2021

**NL 55/2021 ; 12 novembre 2021**



*Alcune delle nostre ultime opere reperibili on line sui siti più diffusi di distribuzione libri, nonché presso l'editore:*

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

• **Aerotoxic Syndrome**

Un argomento sul quale le compagnie aeree hanno adottato la politica del silenzio.

• **The Safe Airline**

I numeri sulla sicurezza offerta da oltre cento compagnie aeree. Aggiornata al dicembre 2020.

• **Lost in the Sky**

Il “mistero” sulla scomparsa di MH370. Il libro spiega come dietro questa scomparsa potrebbe in realtà celarsi il primo caso di suicidio-omicidio.

## *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	18 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
NL14/21	18 marzo 2014, la scomparsa di MH370	7 marzo
NL15/21	Mancanza di addestramento al vento laterale	14 marzo
NL16/21	Quella brutta storia delle Sonde Pitot	16 marzo
NL17/21	L'abbattimento del 737 Ukraino	18 marzo
NL18/21	Ai piloti bonus sul carburante risparmiato	30 marzo
NL19/21	I bonus ai piloti e la sicurezza del volo	2 aprile
NL20/21	Engine shut down !	5 aprile
NL21/21	Problemi ai motori dell'Airbus 220	9 aprile
NL22/21	Atterrare sull'aeroporto sbagliato	10 aprile
NL23/21	Così accadono gli incidenti	12 aprile
NL24/21	Tail strike a Malpensa	16 aprile
NL25/21	Se si forniscono dati errati al computer...	22 aprile
NL26/21	Controlli antidroga causano depressurizzazione velivolo	27 aprile
NL27/21	PROBLEMI AI MOTORI CAUSA MANUTENZIONE BIOCIDA	6 maggio
NL28/21	Quale Nord usare in aviazione?	8 maggio
NL29/21	Una nuova tecnica per localizzare MH370	12 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL30/21	Mid-Air Collision a Denver	14 maggio
NL31/21	Incidente a AF447: Air France e Airbus a processo	16 maggio
NL32/21	Ryanair 4978, un insolito e preoccupante dirottamento	24 maggio
NL33/21	Ryanair 4978 e la Convenzione di Chicago	26 maggio
NL34/21	Quel precedente di Egyptair 2843	27 maggio
NL35/21	Ipossia: pilota incosciente per 40 minuti	27 maggio
NL36/21	Tornano gli UFO	4 giugno
NL37/21	Aerei troppo fermi a terra, massima allerta	4 giugno
NL38/21	Gli strascichi del dirottamento Ryanair	10 giugno
NL39/21	Troppo casi di velocità errata	19 giugno
NL40/21	Dirottamento Ryanair e territorialità del vettore	20 giugno
NL41/21	Ustica, 41 anni di polemiche	27 giugno
NL42/21	L'importanza dello "sterile cockpit"	27 giugno
NL43/21	Ammaraggio di un B737 a Honolulu	2 luglio
NL44/21	Clandestino a bordo	3 luglio
NL45/21	Incidente a Palana, Russia	6 luglio
NL46/21	Responsabilità del vettore in caso di morte del passeggero	16 luglio
NL47/21	Emergenza nel cielo afgano	19 agosto
NL48/21	Il mancato ammaraggio a Honolulu del 737 Transair	21 agosto
NL49/21	Perdere pezzi al decollo	18 settembre
NL50/21	Un Near-Miss a Schiphol	23 settembre
NL51/21	L'incidente di Milano e l'Aviazione Generale	7 ottobre

NL52/21 Fatigue presente in due recenti incidenti  
NL53/21 La lunga vita dei DC9 Itavia  
NL54/21 Ennesimo incidente ad un Antonov 26

8 ottobre  
29 ottobre  
8 novembre

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