Air-Accidents.com

L'OCEANO HA VINTO: NESSUNA TRACCIA DI MH370

Si sta chiudendo il 2026 ed anche per quest'anno nulla di fatto circa la localizzazione e il recupero del Boeing 777 di Malaysia Airlines e dei corpi dei suoi 239 occupanti. La scomparsa del velivolo era avvenuta dodici anni orsono nella notte dell'8 marzo 2014 sul programmato, ma non effettuato, tratto Kuala Lumpur-Pechino.

Di certo ci rendiamo conto che un aereo con una apertura alare di 65 metri e una lunghezza di 74 metri sia pur con il suo MTOW di 350 tonnellate, è ben poca cosa a confronto di un oceano vasto 70.5 milioni di chilometri quadrati, ma il fatto è che nessuno, nel nostro mondo iper-interconnesso, pensava che un aereo di linea potesse scomparire senza lasciar traccia del suo punto di caduta.

La dichiarazione fatta dal Ceo di Ocean Infinity, Oliver Plunkett, al termine dell'ultima campagna di ricerca conclusasi il 23 gennaio del 2026 ben rende l'amarezza nell'aver dovuto prendere atto che anche gli ultimi punti di presunta caduta si sono rivelati illusori.

"Per noi era importante sfruttare ogni informazione e dato disponibile e tornare indietro, ma nonostante tutto questo impegno, non siamo riusciti a trovarlo. La portata della sfida, sia dal punto di vista geografico che tecnologico, è quasi impossibile da comprendere. Siamo orgogliosi di aver messo in campo la nostra competenza e la tecnologia più avanzata che abbiamo mai utilizzato. La combinazione di rigore scientifico, tecniche di automazione, robotica e una maggiore esperienza organizzativa ha permesso di condurre questa ricerca con un livello di precisione e rapidità inimmaginabile nel 2018. Spero che tutte le persone in tutto il mondo per cui questa ricerca era importante sappiano che, anche se non abbiamo ottenuto il risultato sperato, moltissime persone hanno fatto del loro meglio. Dal 2018 abbiamo trascorso più di 150 giorni in mare e perlustrato oltre 140.000 chilometri quadrati di fondale marino. Siamo profondamente grati per il sostegno delle famiglie, del governo malese, del governo australiano e delle numerose aziende e persone che hanno dedicato tempo e impegno perché ci tenevano e volevano aiutare.
Se non altro, possiamo affermare con certezza che non è lì che abbiamo cercato. Questo è importante: fa chiarezza e aiuterà chi continua a studiare le prove a perfezionare le proprie riflessioni e a definire le future strategie di ricerca.
Sebbene questa fase delle ricerche sia conclusa, il nostro impegno non è finito. Continuiamo a collaborare con il governo malese nella speranza di poter tornare quando le circostanze lo consentiranno." (1)

Nel giugno 2024, Ocean Infinity aveva presentato al governo malese un piano per continuare la ricerca su 15.000 chilometri quadrati (5.800 miglia quadrate) al largo della costa dell'Australia Occidentale. Nel dicembre 2024 il governo malese aveva approvato il piano nell'ambito di un accordo di 70 milioni di dollari *'no find, no fees'*. A marzo 2025 Ocean Infinity aveva iniziato le ricerche che sono in pratica proseguite fino al 23 gennaio di quest'anno. Questa è stata l'ennesima vana ricerca e dobbiamo dire che dal punto di vista dell'impegno il governo malese non si è mai tirato indietro a fronte di proposte su nuove campagne di ricerca.

Vi è stato un periodo nel quale ulteriori speranze si erano affacciate dovute al ritrovamento di detriti sulle coste delle isole dell'Oceano Indiano e lungo la costa dell'Africa orientale nel 2015 e nel 2016. Per alcuni di essi si è accertato che effettivamente provenivano dallo sfortunato volo 370 *(vedi foto che segue)*, ma anche su questo filone di indagini la modellizzazione della deriva dei detriti effettuata dalla Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation (CSIRO) non ha condotto ad alcun punto certo di caduta.



Right outboard flap section in the ATSB's Canberra facilities.

(2)

Quello che è stato definito il “volo del mistero” è destinato per il momento a rimanere tale, ma alcuni indizi ci aiutano senz’altro a capire cosa può essere accaduto a bordo. (3)

Vi sono tre concreti fatti da considerare e non si tratta di nostre teorie, ma di elementi che nessuno può mettere in dubbio e che proprio per questa loro caratteristica aiutano a strappare parte del velo di mistero.

1) Il punto di inversione rotta e di spegnimento del trasponder;
2) Il puntamento a Sud;
3) L’assoluta mancanza di contatti radio.

• 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. 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 il Rapporto investigativo ci dice che è solo ben 20 minuti dopo l’ormai famoso “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?

•Puntamento a sud. Come è noto l’aereo dopo un primo breve tratto di rotta corretta, 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. La diversione invece sarebbe stata sicuramente notata in un volo diurno. Dirigersi verso sud significava portare il 777 versi un’area di assoluto “vuoto”, un’area al di fuori di qualsivoglia copertura della rete ADS-B. (4) Ebbene, se si voleva far perdere le proprie tracce quella era la direzione ideale e perfetta cui puntare.

Chi può condurre un velivolo, 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 ricetrasmettitori 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 sono pienamente attive stazioni del controllo del traffico che fanno 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 mancanza di tentativi di collegamenti con terra da parte di ben 227 persone, 238 includendovi l'equipaggio. Tutto ciò potrebbe significare che nessuna delle persone a bordo 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 telefonia mobile, è una terza evidente prova della volontà del dirottatore di "scomparire" e di non fornire la possibilità di tracciamenti e localizzazione.

Siamo pertanto in presenza -ad avviso di chi scrive- di un caso di suicidio-omicidio avvenuto 1 anno prima che si verificasse il ben noto caso di Germanwings. (6)

(1) Conclusion of the search for Malaysian Airlines flight MH370 - Ocean Infinity
(2) Immagine tratta dal sito MH370 search overview | ATSB
(3) Le notizie che qui riportiamo sono tratte dall'esaustivo articolo da noi pubblicato in data 26 settembre 2024 https://www.air-accidents.com/nlet/nl-46-2024.pdf
(4) La sigla ADS-B sta per "Automatic Dependent Surveillance – Broadcast"
(5) Pag. 20 del Rapporto investigativo emesso il 2 Luglio 2018 dal Ministero dei Trasporti della Malesia. 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 il segnale relativo era in modalità ON.
(6) Volo Germanwings 9525; il 24 marzo 2015 l'Airbus 320 di Germanwings (Barcellona-Dusseldorf) pilotato da Andreas Lubitz fu portato a schiantarsi sulle Alpi della Provenza provocando la morte di tutti i 150 occupanti il velivolo.

NL 71/26 *(17 Novembre 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

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
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026
✓	NL 28/26	Aeroporto di Kuwait attaccato con droni	04/06/2026
✓	NL 29/26	Quando il carrello cede	05/06/2026
✓	NL 30/26	Gli anni delle carrette del cielo	08/06/2026
✓	NL 31/26	L'inglese aeronautico: croce e delizia	13/06/2026
✓	NL 32/26	Al decollo è necessaria la massima potenza?	17/06/2026
✓	NL 33/26	La black list è davvero utile?	19/06/2026
✓	NL 34/26	Pericolo ad alta quota, le radiazioni cosmiche	22/06/2026
✓	NL 35/26	A380: Crepe sezione alare, necessarie revisioni	25/06/2026
✓	NL 36/26	MH370: Nuove ricerche, nuova speranza	07/07/2026
✓	NL 37/26	Si torna a parlare di un solo pilota	08/07/2026
✓	NL 38/26	Si rompe finestrino, passeggero risucchiato fuori	10/07/2026
✓	NL 39/26	Finestrino rotto, Malta Air /2	10/07/2026
✓	NL 40/26	Precedenti di finestrini rotti?	11/07/2026
✓	NL 41/26	Trovato il relitto del 737 Pakistano	12/07/2026
✓	NL 42/26	Incidente Ryanair Bergamo, uscito il Rapporto	28/07/2026
✓	NL 43/26	Emergenza medica a bordo di un A380	31/07/2026
✓	NL 44/26	Ennesima tragedia di un volo locale	02/08/2026
✓	NL 45/26	Aerei senza piloti per combattere gli incendi	06/08/2026
✓	NL 46/26	Il posto preferibile per i bambini in aereo	07/08/2026
✓	NL 47/26	Incidenti incredibili	11/08/2026
✓	NL 48/26	Questa volta la nebbia non c'era	11/08/2026
✓	NL 49/26	Eruzioni vulcaniche e sicurezza volo	14/08/2026
✓	NL 50/26	Così avvengono gli incidenti	16/08/2026
✓	NL 51/26	Primo rapporto sul finestrino rotto di Malta Air	18/08/2026
✓	NL 52/26	Non solo in sala operatoria…	19/08/2026
✓	NL 53/26	Suicidarsi in aeroporto	22/08/2026
✓	NL 54/26	Un miracolo rivisitato e corretto	31/08/2026
✓	NL 55/26	Passeggeri attenzione alla discesa dall'aereo	05/09/2026
✓	NL 56/26	Le "solite" batterie al litio	13/09/2026
✓	NL 57/26	L'incredibile complotto Bojinka	17/09/2026
✓	NL 58/26	I controllori USA colpiscono ancora	22/09/2026
✓	NL 59/26	Il numero telefonico per le pilots deviations	24/09/2026
✓	NL 60/26	Atterraggi notturni a Nizza sotto esame	27/09/2026
✓	NL 61/26	Incidente FlyDubai	30/09/2026
✓	NL 62/26	Caso FlyDubai come l'11/9?	02/10/2026
✓	NL 63/26	Problemi di reclutamento piloti	04/10/2026
✓	NL 64/26	Linate, 10 dicembre 1980	14/10/2026
✓	NL 65/26	Clear Air Turbulence: un nemico invisibile	30/10/2026
✓	NL 66/26	Incidenti aerei e vittime a terra	04/11/2026
✓	NL 67/26	Allarmi nei cieli	07/11/2026
✓	NL 68/26	I cieli troppo affollati di Los Angeles	09/11/2026
✓	NL 69/26	Catania, Air Arabia Maroc uscito il Rapporto	10/11/2026
✓	NL 70/26	Che succede nello spazio aereo Usa?	14/11/2026

SUICIDI AD ALTA QUOTA

Tutti sanno che i piloti di aerei commerciali si sottopongono regolarmente a stringenti visite mediche per accertarne l'idoneità alla professione. Ma allora per quale motivo, in questi ultimi anni, il tema della salute mentale dei piloti è salito così prepotentemente alla ribalta? Forse questo aspetto, questa branca della medicina non entra nei test a cui i piloti vengono sottoposti?

I controlli medici, inclusi quelli psicologici e psichiatrici, avvengono e sono svolti a cura di medici certificati, ma la verità è che mentre esistono macchine e strumenti per valutare lo stato delle coronarie, la temperatura corporea, la pressione e altri parametri del corpo umano, una macchina per monitorare se nel cervello umano si insediano pensieri suicidi ancora non è stata inventata. A questo non indifferente problema se ne aggiunge un altro: troppi coloro che sono inibiti dal manifestare eventuali fragilità emotive e psicologiche perché il sospetto che siano depressi o abbiano altri disturbi psichici potrebbe causare la sospensione della licenza di volo e condizionare la loro possibilità di lavorare. È per questo che la salute mentale di chi svolge la professione di pilota di aerei commerciali, rimane ancora oggi un tema molto "caldo".

Questo libro vi dimostrerà che l'incidente avvenuto al volo Germanwings 9525 nel marzo 2015 non è stato l'unico caso in cui un pilota ha portato un aereo e il suo carico di anime a schiantarsi al suolo. E potrete apprendere come purtroppo gli psichiatri siano anch'essi non proprio d'accordo su quale strada intraprendere per accertare in tempo la malattia e fermare il soggetto che ha deciso di terminare la sua esistenza terrena.

Si tratta del primo libro che include tutti i casi noti di incidenti aerei causati dalla depressione, primo subdolo sintomo, e da pensieri suicidi di chi è al comando di aerei di linea, ma leggerete anche circa gli sforzi che si stanno facendo per affrontare il problema con determinazione e trovare efficaci soluzioni.

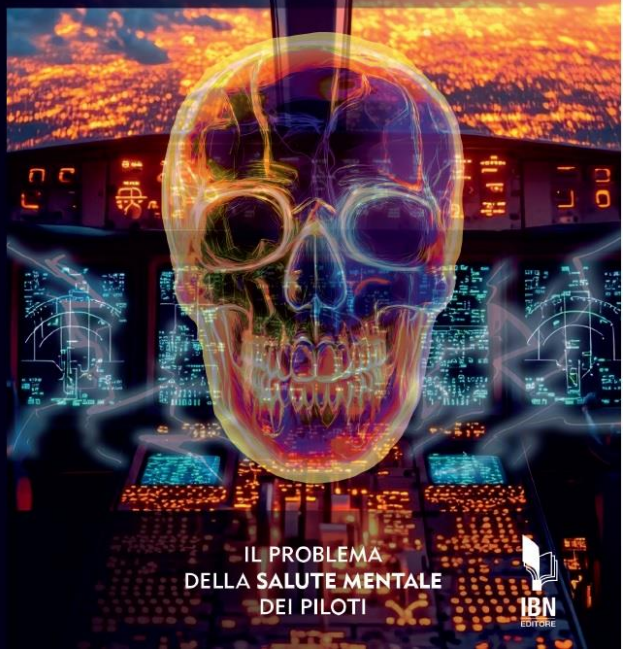
€ 22,00

9 788875 653866

Antonio Bordoni

SUICIDI AD ALTA QUOTA

IBN EDITORE



ANTONIO BORDONI

SUICIDI AD ALTA QUOTA

IL PROBLEMA
DELLA **SALUTE MENTALE**
DEI PILOTI

IBN EDITORE

info@ibneditore.it