

CONFERMATE NUOVE RICERCHE PER MH370

L'8 marzo scorso ricorreva l'undicesimo anniversario della scomparsa di MH370 e dei suoi 239 occupanti. L'aereo, un Boeing 777, viaggiava dall'aeroporto internazionale di Kuala Lumpur all'aeroporto di Beijing Capital con 227 passeggeri e 12 membri dell'equipaggio a bordo. Meno di un'ora dopo il decollo, l'aereo ha perso il contatto con il controllo del traffico aereo mentre sorvolava il Mar Cinese Meridionale e da allora non è stato più localizzato. Si presume che tutti i 227 passeggeri e i 12 membri dell'equipaggio siano morti.

Il 18 marzo il Consiglio dei Ministri della Malaysia ha approvato i termini e le condizioni di un nuovo accordo per la ripresa delle ricerche del relitto del volo MH370 nel frattempo denominato "il volo del mistero". Durante un briefing con la stampa locale, il giorno successivo, oggi 19 marzo 2025, il Ministro dei Trasporti Anthony Loke ha annunciato che la Malesia ha finalizzato un accordo con Ocean Infinity, una società privata di robotica marina con sede ad Austin in Texas, per continuare le ricerche.

Dopo l'approvazione del Gabinetto, il Ministero dei Trasporti malese firmerà l'accordo con Ocean Infinity e allora inizierà la quarta ricerca che si svolgerà in un'area finora non controllata di circa 15.000 chilometri quadrati nell'Oceano Indiano meridionale, secondo un accordo "no find, no fee". *"In base a questo principio, il governo non dovrà provvedere ad alcun pagamento a questa società se il relitto non verrà trovato. Viceversa in caso di ritrovamento, Ocean Infinity riceverà un compenso di 70 milioni di dollari"*, ha dichiarato Loke.

Secondo dati reperiti in tempo reale da Marine Traffic, la nave di supporto alla ricerca *Armada 7806* di Ocean Infinity è già posizionata a oltre 1.000 miglia dalla costa occidentale dell'Australia, dove quella che ormai si può definire una vera e propria "caccia" all'aereo scomparso è già iniziata.

Ufficialmente parlando la causa esatta della scomparsa non è mai stata stabilita, con teorie che vanno da un guasto meccanico a un tentativo di dirottamento, è opinione comunque di chi scrive la presente newsletter che qualcuno da bordo dell'aereo ha deliberatamente portato l'aereo fuori rotta fino a farlo precipitare nell'Oceano Indiano in un punto al di fuori di qualsiasi rotta commerciale nota. Abbiamo anche aggiunto che allorché si troverà il relitto di questo aereo si dovrà anche correggere la storia di Germanwings 9525 (1) in quanto il suicidio-omicidio dell'Airbus nella cui cabina di pilotaggio era rimasto il solo copilota, non sarà più da ritenere come il primo caso del genere, bensì il secondo.

Il nuovo punto di ricerca è stato da noi ampiamente descritto nella nostra newsletter 13/24 del 23 marzo 2024:

<chrome-extension://efaidnbmninnibpcjpcglclefindmkaj/https://www.air-accidents.com/nlet/nl-13-2024.pdf>

Qui vorremmo solo sintetizzare ricordando come il recente sviluppo che è stato proposto ha preso il via da un sistema sviluppato fin dal 2008 dal professor Joseph Taylor che prende il nome di WSPR, *Weak Signal Propagation Reporter*. Si tratta di 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. E' stato solo nell'ottobre 2021 che si è parlato del WSPR quale possibile strumento per localizzare con precisione il punto di caduta di MH370. I ricercatori che si sono dedicati al caso hanno dichiarato: *"Questa tecnologia è stata sviluppata negli ultimi tre anni e i risultati ottenuti rappresentano nuove prove credibili le quali si allineano perfettamente con le analisi della Boeing e con le analisi della deriva effettuate dalla University of Western Australia sui detriti recuperati nell'Oceano Indiano"*.

Nell'immagine che segue vi mostriamo il nuovo punto ove si concentreranno le ricerche, un punto che si trova a 1.680 chilometri ad ovest di Perth.



“Speriamo che questa volta sia positiva, che il relitto venga ritrovato e che fornisca una parola finale alle famiglie”, ha detto Loke, aggiungendo che alcune famiglie delle vittime dell'MH370 erano state informate privatamente prima della conferenza stampa.

- (1) Il volo Germanwings 9525 il 24 marzo 2015, quindi un anno dopo la scomparsa di MH370, si schiantava sulle Alpi della Provenza provocando la morte di tutti i 150 occupanti a bordo (144+6). L'Airbus 320 era decollato da Barcellona ed era diretto a Dusseldorf.

www.air-accidents.com

Elenco Newsletter emesse nel 2025 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/25	Fumi tossici: primo caso di morte in diretta?	02/01/2025
✓	NL 02/25	Troppi uccelli o troppi aerei?	03/01/2025
✓	NL 03/25	Invece del solito barcone....	06/01/2025
✓	NL 04/25	Ricordando YV 2615	10/01/2025
✓	NL 05/25	Carrelli, Boeing e manutenzione	10/01/2025
✓	NL 06/25	Non solo uccelli....	16/01/2025
✓	NL 07/25	Se dal cockpit si vedono uccelli....	20/01/2025
✓	NL 08/25	Altri aeroporti in Sud Corea con barriere solide a fine pista	28/01/2025
✓	NL 09/25	Insolita sciagura ancora in Sud Corea	29/01/2025
✓	NL 10/25	Collisione al Reagan di Washington /1	30/01/2025
✓	NL 11/25	Washington/2	30/01/2025
✓	NL 12/25	Una fraseologia inappropriata	31/01/2025
✓	NL 13/25	L'effetto somatogravico che può colpire il pilota	03/02/2025
✓	NL 14/25	Quando un caffè salva la vita di un passeggero	04/02/2025
✓	NL 15/25	La "calda" area orientale	10/02/2025
✓	NL 16/25	L'Ambra 13 e Ustica, non solo Itavia	16/02/2025
✓	NL 17/25	Incidente di Toronto /1	18/02/2025
✓	NL 18/25	Bird Strike a go go	21/02/2025
✓	NL 19/25	Archiviazione Ustica: era nell'aria	11/03/2025
✓	NL 20/25	Volare con un cadavere accanto	11/03/2025

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

Se volete conoscere in dettaglio come è ridotta oggi l'aviazione commerciale italiana:



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