

LA DESAPARICIÓN DEL VUELO MH370



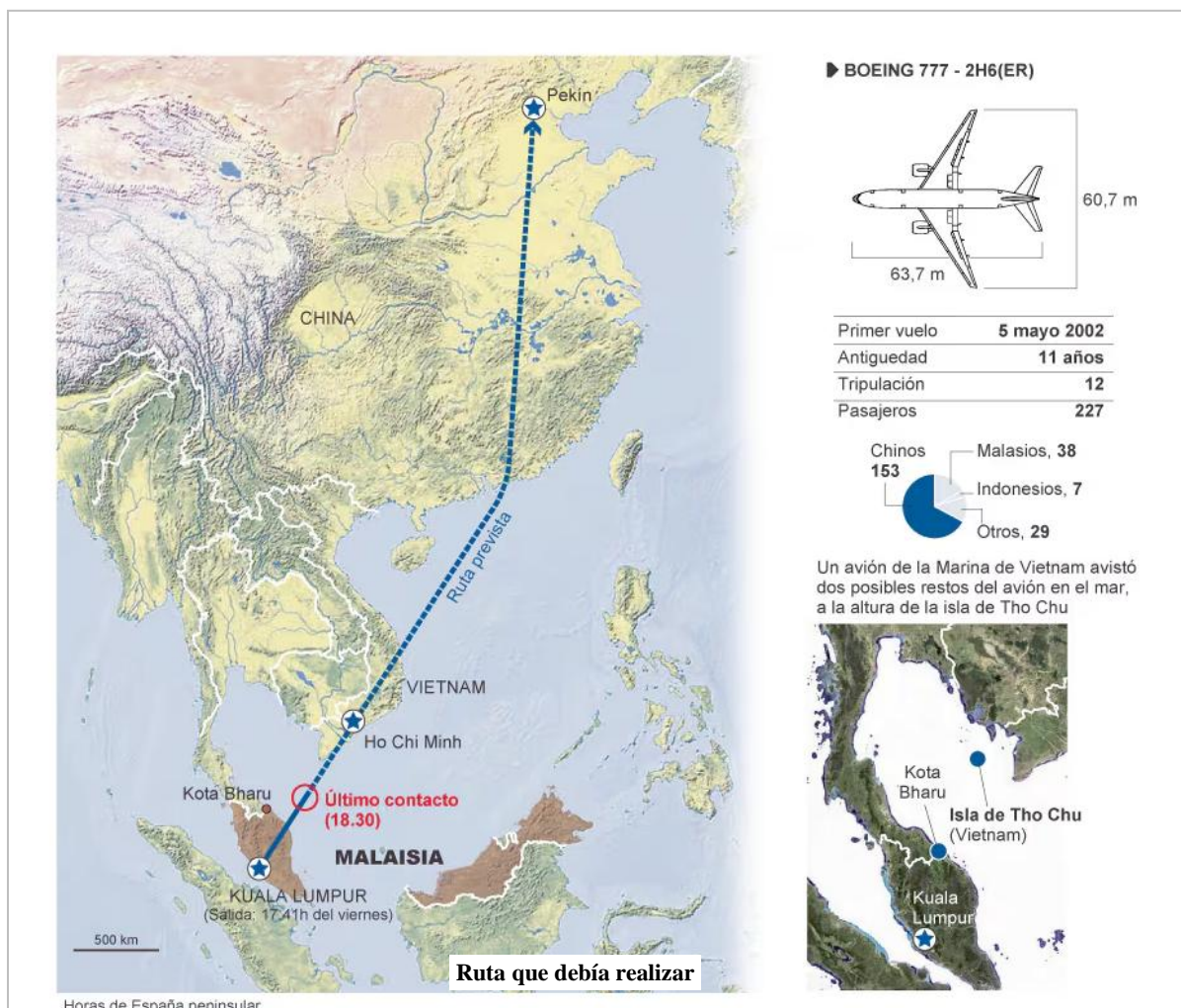
Juan Bancalero Castro

En esta ocasión os voy a relatar el triste caso de la desaparición de un avión, se trata del vuelo de la compañía Malaysia Airlines con indicativo MH370 y que tenía

programado su vuelo para realizar la ruta desde Kuala Lumpur a Pekín, y que desapareció de las pantallas radar a los cuarenta minutos después de despegar. Nunca más se supo, quedando muchas incógnitas por resolver, existiendo el enigma de que no se hayan localizado restos del avión ni de las 239 personas que viajaban a bordo, y todo ello después de haberse montado la operación aeronaval de búsqueda y salvamento más costosa de la aviación: más de 180 millones de dólares. Que desaparezca un avión no es una cosa que ocurra usualmente, sobre todo contando con medios tan sofisticados como la radio y el radar, aunque es justo reconocer que no es el único caso. El 30 de enero de 1979 fue un B-707

de carga de la compañía VARIG, que realizaba el vuelo desde Tokio a Los Ángeles, el que igualmente desapareció con sus seis tripulantes y del cual nunca se logró localizar absolutamente nada.

Pues bien, pasemos al caso del B-777 de Malasia Airlines con matrícula 9M-MRO. Este avión despegó el 8 de marzo de 2014 a las 00:40 del Aeropuerto Internacional de Kuala con destino Pekín y ascendió hasta nivel de crucero. A bordo viajaban 227 pasajeros de distintas nacionalidades, trece en total, diez auxiliares de vuelo y los dos pilotos en cabina. La duración prevista del vuelo era de 5:36 horas y en el estudio de carga llamó la atención los 200 kg de baterías de Litio, así como las dos toneladas de mangostán fresco (fruto originario del sudeste Asiático) lo cual se consideró algo extraño, pues no era época de recolección de ese fruto en Malasia. Se especuló con que también fuera un macro cargamento encubierto de baterías de Litio (lo cual está prohibido desde el accidente de un B747 en Dubái en septiembre de 2010).



Tanto el despegue como su ascenso inicial fueron aparentemente normales y tras su despegue fue autorizado por el Centro de Control de Kuala a proceder al punto IGARI, el cual está situado sobre el Mar de China, en el espacio aéreo delegado por Singapur a Malasia y siendo el punto de transferencia con su colateral en Ho Chi Minh (Vietnam) al tiempo que se le autorizaba a subir a nivel 350 (FL350), dicha altitud. El comandante notificó haberla alcanzado a las 01:19, pero es de resaltar el que seis minutos después volviera a realizar, sin motivo aparente, la confirmación de haberla alcanzado, realizándose la transferencia del tráfico a su colateral y contestando el comandante con un simple “Good Bye” (adiós), por lo que el control de Malasia se desentendió del mismo dando por hecho que había pasado con Ho Chi Minh. Pero en realidad nunca llegó a hacerlo, al igual que sobre ese punto de notificación de IGARI se perdió la traza radar del avión, y originándose el silencio radio. Los controladores no fueron conscientes de la desaparición hasta catorce minutos más tarde, cuando desde el Control de Kuala le reclamaron información sobre el mismo. Se realizaron repetidas llamadas en todas las frecuencias incluso en la de emergencia, creyéndose el personal que el tráfico siguió su plan de vuelo con fallo de comunicaciones, como así está establecido, avisando a otros tráficos para que hicieran de relé y se siguiera realizando llamadas. Pero todo fue inútil, se llegó a pensar que posiblemente había tenido un problema eléctrico y por esa causa se perdió el contacto radio y radar, y que de esa forma seguiría su vuelo hacia Pekín. La búsqueda se inició cuando se tuvo la certeza de que no había aterrizado en su destino, llegándose a emplear cuarenta barcos y treinta aviones en su búsqueda en el Golfo de Tailandia y en el Mar de China. En esa área existen 16.000 islas y una población que vive en su mayoría de la pesca, la cual realizan de noche, pero nadie había notificado haber visto la caída de un avión.

Después de días de búsqueda sin encontrar ni un solo resto del aparato, se llegó a contemplar la posibilidad de que se tratara de un acto de piratería, sabotaje o terrorismo por lo que lo primero que se hizo fue un escrutinio de toda la lista de pasajeros. Se descubrió que dos iraníes habían embarcado utilizando pasaportes robados a otros dos turistas en Malasia, continuándose con el estudio de sus historiales pero finalmente fueron descartados como terroristas y se llegó a la conclusión de que su



objetivo final fuese emigrar a Alemania.

Entonces nos preguntamos, ¿qué es lo que paso sobre el punto IGARI? el cual se encuentra en una zona muy compleja de cinco regiones de información de vuelo (FIR) que prácticamente se tocan (Malasia, Tailandia, Vietnam, Camboya y Singapur). Por supuesto, la Fuerza Aérea Malaya dispone de cobertura de radar primario sobre esa zona que se puede denominar “Caliente”. Sus autoridades militares tardaron cuatro días en hacer público que el avión había sido registrado por sus radares entre las 01:24 y las 02:28 y que al llegar al punto de notificación IGARI, había invertido el rumbo hacia el suroeste para atravesar la península de Malasia desde Kota Bharu a Penang, y que debido a la hora en qué eso ocurrió, nadie detectó ni notificó los motivos de ese desvío en tiempo real. Ello dio paso a diversas especulaciones sobre la posibilidad de que el avión hubiera sido secuestrado, aunque también se barajó la posibilidad de que los pilotos al mando volaran esa ruta imprevista de forma premeditada. Por ello, el foco policial se centró en el copiloto Fariq Abdul Hamid, un joven de 27 años que llevaba 7 años volando para Malaysia Airlines y tenía registrado que en ese tiempo había volado en otros modelos de la misma compañía pero en ese vuelo se entrenaba como piloto del B-777 tras obtener su habilitación y haber superado su periodo de entrenamiento. Ya contaba en su haber con 2.763 horas de vuelo, y como única falta en la compañía figuraba la costumbre de fumar en cabina así como su interés por invitar a jóvenes a las que introducía en la cabina, especialmente a australianas en pleno vuelo. Por otra parte, el comandante del vuelo Zaharie Ahmad Shah de 53 años trabajaba en la compañía desde hacía más de 33 años con una experiencia de vuelo de 18.365 horas y desde los últimos 7 años era comandante e instructor de Boeing 777. Este piloto era todo un referente



Imagen de octubre de 2013 del Boeing 777 de Malaysia Airlines (matrícula 9M-MRO) desaparecido el 8 de marzo de 2014

dentro de la compañía por su rigor profesional, tanto es así que incluso en su casa tenía instalado un simulador de vuelo del B777 prácticamente profesional desde donde se podían ver videos de vuelos virtuales en su canal de YouTube. A los siete días del accidente la policía requiso ese simulador y volcó todos los datos que en el mismo se encontraron. Sin embargo, esos datos no se hicieron públicos, habiéndose encontrado cosas muy relevantes como de qué forma se dirigía una aeronave hasta los confines del Océano Indico, donde no existía ninguna isla o aeropuerto donde poder aterrizar. Por ello se empezó a considerar la posibilidad de que el comandante hubiese planeado su suicidio y desaparición, y su vida personal, familiar y social fue examinada al detalle. Se supo que era familia política y seguidor del líder del partido de la oposición Anwar Ibrahim (actual primer ministro del país) que había sido condenado a cinco años de prisión justo un día antes del vuelo del MH370. Han sido muchos los informes e investigaciones llevadas a cabo para intentar esclarecer lo sucedido, entre los cuales se encuentra el informe final publicado por la Autoridad de Aviación Civil de Malasia el 30 de julio de 2018, que concluía que no había datos suficientes para conocer las causas de su desaparición y que solo se podrá esclarecer cuando se localicen los restos del avión.

Entre las investigaciones que se realizaron se llegó al conocimiento de que la esposa del comandante y sus tres hijos habían abandonado el domicilio familiar el mismo día. Ahora queda por saber si tales circunstancias pudieron mermar las facultades mentales de Zaharie. Es un misterio que nunca podrá ser resuelto, pero nos queda la duda, ya que solo pudo hacerse volando de forma normal y estando a los mandos un piloto muy experimentado y conocedor del espacio aéreo que sobrevolaba. Las autoridades de Malasia han negado la hipótesis del suicidio del comandante, en un intento de salvaguardar la reputación de su compañía aérea de bandera, aunque otras muchas fuentes apuntan a esa

hipótesis como la más creíble. Una conferencia que se organizó en la sede Londinense titulada “Análisis Aeronáutico y Técnico del despegue y final del vuelo del MH370”, tuvo como ponente al comandante Patrick Blelly. Era un informe muy exhaustivo donde se detallan los tramos del vuelo y las acciones llevadas a cabo por el piloto al mando, abordando asuntos tanto teóricos como prácticos, utilizando para ello un simulador de vuelo del B777. En ella se estudiaba el giro en U que realizó sobre el punto IGARI y recogido por el radar primario militar malayo, en el que resulta muy esclarecedor el que la inversión de rumbo se completó en tan solo dos minutos y diez segundos. Se deduce que después de sobrevolar IGARI, y al desconectar el transpondedor, el avión se abrió ligeramente a su derecha e inicio el viraje a la izquierda con velocidad Mach 0’82 con un ángulo de alabeo de 25° y para no resbalar en el viraje y así entrar en la Zona de Identificación de la Defensa (ADIZ) del Ejército Tailandés, donde saltaría una alarma y sería activado Scramble (Interceptación) forzando el radio del giro hasta iniciar casi una espiral y una vez completado el giro, el avión voló en paralelo a la frontera, pero manteniéndose siempre fuera de la zona de la Defensa Aérea.

Resulta obvio el pensar que el copiloto Fariq, que se encontraba en ese vuelo después de recibir su suelta, no tenía la pericia para ejecutar ese tipo de maniobra pues su experiencia era de tan solo 39 horas en este tipo de avión. Solo resta deducir que quien estaba al mando de la aeronave era el comandante Zaharine y que por las circunstancias que fueran, el copiloto no se encontraba en la cabina, pues probablemente el comandante le hizo salir con alguna argucia y a continuación bloqueo el acceso a la cabina, y al quedarse solo podía ejecutar su macabro plan, que es de suponer que lo habría simulado en su propia casa.

Voy a retroceder en el tiempo para destacar un detalle de mucha importancia ya que cuando se estaba realizando los preparativos para el vuelo, en la zona del estacionamiento de aeropuerto de Kuala,

AVIACIÓN CIVIL

“Seabed Constructor”,
buque usado en la
búsqueda del MH370



el comandante requirió del servicio de mantenimiento que se rellenasen por completo los tanques auxiliares de oxígeno del piloto. Con los tanques al completo ese piloto podría volar hasta 26 horas con la mascarilla puesta. Parece, que con ese rellenado se estaba fraguando lo que luego ocurrió.

Según los estudios realizados tras completar el viraje en U se habría despresurizado el avión abriendo las válvulas situadas en la parte inferior del fuselaje, al mismo tiempo que se colocaba la mascarilla de oxígeno, pues en 45 segundos se puede quedar inconsciente. Según este supuesto, las mascarillas situadas encima de los asientos de los pasajeros llegaron a activarse y tenían oxígeno para veinte minutos, eso si no decencia en ese tiempo, pues todo el pasaje y tripulación auxiliar fallecería de hipoxia. Continuando con las posibilidades de que ocurriera como se cuenta, se supone que el comandante entonces desconectó en el panel de mandos principal los cuatro generadores del avión para de esa forma bloquear el sistema de comunicaciones satelital. Así impedía toda posibilidad del uso de los teléfonos móviles en todo

el avión, dejando inoperativo el sistema desde donde automáticamente es reportada su posición, altitud y velocidad, así como el ACARS, sistema de comunicaciones, dirección y generador de informes que reporta cada treinta minutos los parámetros de los motores, consumo, empuje o temperatura a la compañía. Al tener desconectados todos los sistemas, su trayectoria se hizo invisible, excepto para los radares militares y de esa forma y con rumbo 236° atravesó la península de Malasia en unos veinte minutos hasta llegar a la isla de Penang.

Probablemente, el comandante Zaharie mantuvo la escucha en la radio mientras volaba por esa zona pero al ser una ruta muy transitada por los aviones que despegaban de Kuala hacia Europa u Oriente Medio, existía un peligro de colisión con otros tráficos. Se estudiaron las trazas de aquella noche sobre el Estrecho de Malaca y se comprobó que voló más de 15 millas fuera de la aerovía, y que tuvo que realizar al menos dos maniobras evasivas para evitar otros tráficos que volaban en su ruta, y que al volar con las luces apagadas ninguno de ellos detectó su presencia. Para que no vuelva a producirse una desaparición de ese tipo, a partir de 2025 la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) obligará a instalar en todos los aviones un dispositivo, independiente del sistema eléctrico del avión y sin posibilidad de desconexión, que enviará cada cinco minutos vía satélite la posición de la aeronave.

Referencias: ATC Magazine

