Die Klänge der Stille

Über Flug MH370 und die Radiowellen

#Australia

Obwohl die meisten wahrscheinlich mit dem Satz "schauen ist nicht sehen, und hören ist nicht verstehen" vertraut sind, ist es für viele schwieriger geworden, die Bedeutung dieser Worte wirklich zu erkennen. Infolge der dramatischen Zunahme von Smartphones und hochauflösenden Computerbildschirmen in den letzten Jahrzehnten haben wir - oft völlig unbemerkt - unsere täglichen Entscheidungen zunehmend auf das ausgerichtet, was man lediglich mit den Augen sehen kann. Jenseits dessen, was unsere Augen erkennen, liegt jedoch ein regelrechtes Meer von Feldern, die für uns nur durch den Einsatz von technischen Instrumenten wahrnehmbar sind, welche sich auf recht interessante Weise entwickelt haben über die Jahrhunderte.

Bereits um 3000 v. Chr. entdeckten die Ägypter, dass bestimmte Fische aus dem Nil magische Blitze und Strahlen aussenden. Ein ähnlicher Effekt trat auf, wenn man das versteinerte Baumharz Bernstein am Fell einer Katze rieb, weshalb die ersten Naturphilosophen die Phänomene mit "Electricus" betitelten , vom griechischen Wort für "wie Bernstein" ???????? hergeleitet. Im Jahr 1820 war der dänische Physiker Oersted wohl einer der Ersten, der ausgespochen überrascht war als er feststellte, dass Electricus einen starken, völlig unsichtbaren Einfluss auf die durch ein Mineral namens Magnetite hervorgerufenen Phenomäne hatte, da sich die Nadel eines Kompasses in der Nähe eines elektrisch geladenen Drahtes neu ausrichtete. Der Engländer James Maxwell sagte 1861 voraus, dass Magnetite umgekehrt auch einen Einfluss auf Electricus habe und benannte die Effekte fortan als Elektromagnetismus. 1887 entwickelte der deutsche Physiker Heinrich Hertz einen Apparat, der zeigte, dass Electricus auf magische Weise in der Lage war, Magnetite zu stimulieren um sich über Entfernungen hinweg fortzubewegen. Magnetite konnte sogar die ursprüngliche Energie von Electricus an einen anderen, weit entfernten Electricus weitergeben. Mehr noch, Magnetite bewegte sich mit Lichtgeschwindigkeit und über sogenannte elektromagnetische Wellen, von denen einige bald Radiowellen genannt wurden. Hier passten Electricus und Magnetite perfekt zusammen, um gemeinsam und unsichtbar zunächst nur einfache Codes, doch auch sehr bald schon menschliche Sprache über größere Entfernungen zu übertragen, so dass die ganze Welt buchstäblich sprachlos war, als im Jahr 1900 die wohl erste unsichtbare Sprachübertragung stattfand:

> Eins, zwei, drei, vier. Schneit es ? Wo sind Sie, Herr Thiessen ? Wenn ja, telegrafieren Sie zurück und lassen Sie es mich wissen.
>
> Erste menschliche Worte, die über elektromagnetische Wellen zwischen zwei Türmen auf Cobb Island in Washington, DC am 23. Dezember 1900 übertragen wurden

Erst kürzlich, Anfang 2022, waren genau solche Funkwellen, wie sie um das Jahr 1900 entwickelt

wurden, entscheidend für die Identifizierung der Flugroute des vermissten malaysischen Flugzeugs MH370, welches in der Nacht des 8. März 2014 mit 227 Passagieren und 12 Besatzungsmitgliedern an Bord über dem Indischen Ozean verschwand. Ein Luft- und Raumfahrtingenieur aus England namens Richard Godfrey analysierte Funkwellen, die von Funkamateuren aus der ganzen Welt genutzt werden, um die Flugroute von MH370 zu verfolgen.

Was auf den ersten Blick zu schön ist, um wahr zu sein, hat sich zu einer bewährten und praktikablen Methode entwickelt, um den sehr wahrscheinlichen Standort des Flugzeugs zu ermitteln. Godfrey verwendete Signaldaten der WSPR-Website, die große Mengen von Amateurfunk-Signalen in einer Datenbank speichert. Die Datenbank liefert in 2-Minuten-Intervallen Details zu diesen Radiosignalen, einschließlich Informationen über Störungen, die durch größere Objekte verursacht werden, welche sich durch die Radiowellen hindurchbewegen. Da die Position über dem Indischen Ozean, das Datum und die Uhrzeit, sowie die atmosphärische Höhe der Radiowellen jedes andere störende Objekt ausschließen, ist das Ergebnis von Godfreys tiefgehender Analyse eine detaillierte Flugroute von Flug MH370.

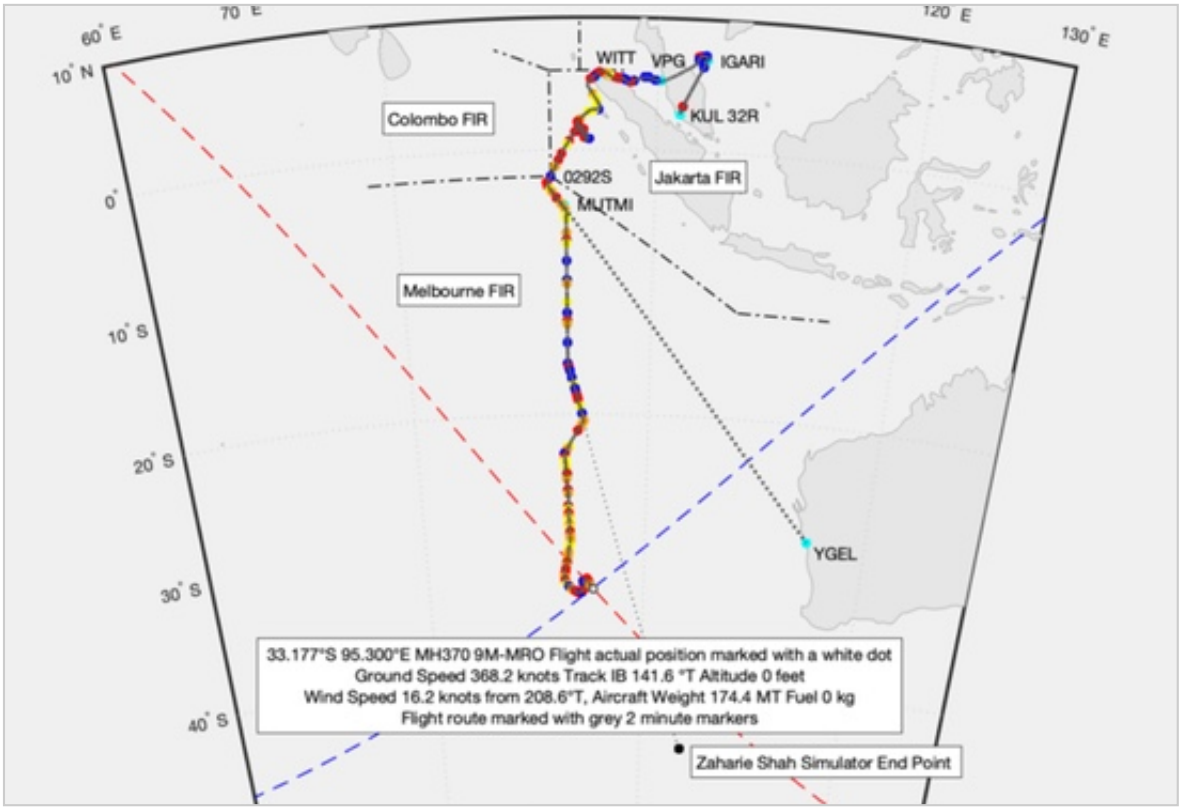
> Es gibt insgesamt 160 dieser Signale, sie wurden von einem Flugzeug gestört, in diesem Fall von MH370... draußen im Indischen Ozean gab es in mehreren Stunden nur ein einziges anderes Flugzeug, das eine Stunde Flugzeit von MH370 entfernt vorbeiflog. Es ist also auszuschließen, dass ein anderes Flugzeug entdeckt wurde. Es muss sich zudem um ein Flugzeug in einer bestimmten Höhe handeln, da keine Schiffe auf der Wasseroberfläche oder ähnliches erfasst werden.
>
> Richard Godfrey auf '60 Minutes' Australia

Godfreys Ergebnisse sind überraschend und widersprechen weitestgehend den offiziellen Darstellung der malysischen und australischen Regierung, die von einem Unfall oder sogar einem Geisterflug ohne Piloten als Ursache für den mysteriösen Flugzeugabsturz ausgingen. Flug MH370 startete am 8. März 2014 um etwa 00:42 Uhr Ortszeit in Richtung Norden zu seinem ursprünglichen Ziel in China. Nach Godfreys sehr wahrscheinlicher Flugroute machte das Flugzeug nach genau 40 Minuten Flugzeit eine 79-Grad-Kurve in Richtung Westen, was auch der Zeitpunkt ist, an dem der Transponder von MH370 abbrach und die Radarschirme der Fluglotsen MH370 nicht mehr anzeigten; einschließlich Funkstille und keinerlei Kontaktaufnahmen des Piloten. Zwanzig Minuten später überquert das Flugzeug die malaysische Halbinsel, um dann die Nordküste Sumatras zu umfliegen. Nach zwei Stunden und 14 Minuten Flugzeit biegt MH370 nordwestlich von Sumatra für etwa 20 Minuten in eine Warteschleife ein und fliegt eine Reihe von ovalen Schleifen - ein Manöver, mit denen Piloten auch sicherstellen können, dass sie nicht verfolgt werden.

Der Pilot von MH370 Zaharie Ahmad Shah, der sich immer noch im Zuständigkeitsbereich von Jakarta befand, wollte wahrscheinlich Zeit gewinnen um Gespräche oder Verhandlungen mit Regierungsvertretern aufzunehmen, möglicherweise über private Kommunikationsmittel aus dem Cockpit. Wie inzwischen bekannt und bestätigt ist, war Zaharie Ahmad Shah nicht nur einer der erfahrensten Piloten von Malaysia Air, sondern auch ein Unterstützer von Anwar Ibrahim, einem äußerst populären politischen Herausforderer der regierend-korrumpierten Partei Malaysias. Ibrahim, ein ehemaliger stellvertretender Premierminister und Opfer einer jahrelangen Verleumdungskampagne, wurde aufgrund von Anschuldigungen angeklagt, von denen weithin angenommen wird, dass sie das Ergebnis von massiven politischen Verfolgungen waren. Pilot Zaharie war Berichten zufolge bei Ibrahims skandalöser Gerichtsverhandlung anwesend, die nur Stunden vor dem Abflug von MH370 stattfand.

Sehr wahrscheinlich sind solche Verhandlungen mit Kuala Lumpur - wenn sie denn stattfanden - gescheitert, denn MH370 verließ nach 20 Minuten die Schleifenflugbahn und steuerte auf einen besonderen Angelpunkt zu, der sich etwa 30 Minuten Flugzeit südlich auf Position 2°S 92°E befindet. Hier treffen sich die Fluginformationsgebiete von Jakarta, Colombo und Melbourne in einem Punkt. Zaharie und seine MH370 erreichen genau diesen und fliegen um 20:06 UTC in die südliche Zuständigkeitsregion von Melbourne, Australien. Unmittelbar nach dem Erreichen der australischen Flugregion macht Zaharie eine Linkskurve. Er befindet sich jetzt auf einer Flugbahn, die es ihm sehr wahrscheinlich ermöglicht hätte, noch den Flughafen Geraldton im Norden von Perth, Australien zu erreichen.

Was innerhalb von 30 Minuten nach Eintritt in die Fluginformationsregion von Melbourne geschieht, bleibt ein Rätsel, da MH370 um 20:41 UTC nach rechts abbog, um die projizierte Flugroute zum Flughafen Geraldton zu verlassen. Zaharie, oder welcher Pilot auch immer, fliegt jetzt buchstäblich in den weiten Ozean, direkt nach Süden. Die von Richard Godfrey berechnete Flugbahn zeigt auch, dass MH370 etwas mehr als eine weitere Stunde später, um 21:56 UTC, erneut eine leichte Linkskurve macht. Für etwa 30 Minuten befindet sich MH370 nun auf jener Flugbahn, die ziemlich genau zu jenem Endpunkt führt, den der Heimsimulator des Piloten angab, welcher Tage nach dem Absturz in Zaharies Haus gefunden wurde. Um 22:26 UTC macht MH370 erneut eine Rechtskurve, um auch diese Flugbahn zu verlassen. Um 22:46 UTC steuert der Pilot leicht nach links und fliegt nun wieder direkt nach Süden in den weiten Ozean hinaus. Der Gegenwind des Flugzeugs ist jetzt erheblich, was eine noch präzisere, von Godfrey berechnete WSPR-Flugbahn ermöglicht. Um 23:58 UTC geht MH370 der Treibstoff aus, das Flugzeug beginnt an einer final-berechneten Endposition bei 33,177°S 95,300°E in den Ozean zu tauchen.



Der Unterwasserbereich dieser Position befindet sich etwa 2000 km westlich von Perth am Rande eines 4000 Meter tief gelegenen Unterwasser-Gebirges namens Broken Ridge. Sie befindet sich auch in der oberen linken Ecke eines gigantischen Suchgebiets, das durch Australiens erfolgloser, vier Jahre dauernder und 200 Millionen Dollar teurer Suche nach MH370 bestimmt wurde. Godfreys berechnete Position deckt sich mit den Erkenntnissen von Professor Charitha Pattiaratchi, einem der weltweit führenden ozeanographischen Forscher von der Universität von Westaustralien, der die Position auf 33°S 95°E vorhersagte. Ab 2014 berechnete Professor Pattiaratchi, der nie zur Teilnahme an offiziellen Suchaktionen eingeladen wurde, komplexe ozeanografische Driftanalysen. Er stellte seine Ergebnisse Ermittlern zur Verfügung, die maßgeblich aufgrund dieser Analysen einige MH370-Trümmerteile an der Ostküste Afrikas und vor Madagaskar finden konnten:

> Es war die Driftanalyse von Professor Charitha Pattiaratchi, die mich nach Mosambik und Madagaskar führte und wo ich die Trümmer fand. Und jetzt sagt Richard Godfrey, wir sollten in demselben Gebiet suchen, das Professor Pattiaratchi ebenso um den 33 Breitengrad angegeben hatte.
>
> Privatermittler Blaine Gibson in einer Erklärung von 2022

Eine Reihe unabhängiger Beobachter haben Godfreys WSPR-Ergebnisse bestätigt, die malaysische Regierung erklärte, man werde *"diese überprüfen"*. Die australische Behörde für Verkehr und Sicherheit erwägt möglicherweise eine neue Expedition um das Flugzeug endlich zu finden. Das privat geführte Meeres-Suchunternehmen 'Ocean Infinity' kündigte an, Anfang 2023 mit einer ganzen Flotte brandneuer, hochmoderner Schiffe und

Prof. Pattiaratchi

Unterwasserrobotern zu einer neuen Expedition zum Auffinden von MH370 in See stechen zu wollen.

Im Jahr 2014 leitete die malaysische Regierung als unmittelbare Reaktion auf den Tod von 239 Menschen an Bord eine umfassende Suche in den Gewässern um Nordsumatra ein. Der höchstwahrscheinlich politisch motivierte Selbstmord-Absturz von MH370 sollte auch in den kommenden Jahren so weit wie möglich verdrängt werden. Der Vorfall kann ebenso als Beginn von weltweit koordinierten Medienkampagnen angesehen werden, die um jeden Preis verhindern sollen, dass die Wahrheit ans Licht kommt wenn man bedenkt, wie viele wilde Verschwörungstheorien über MH370 damals verbreitet wurden - selbst von ehemals angesehenen Medien.

Mitte 2018 führt ein 500-seitiger Abschlussbericht des malaysischen 'Safety Investigations Team For MH370' - in dem auf Seite 394 auch die in Afrika gefundenen Trümmerteile von MH370 aufgeführt sind - dazu, dass Azharuddin Abdul Rahman, Chef der malaysischen Zivilluftfahrtbehörde, wegen *"Versagens der Flugsicherung in Vietnam und Malaysien"* zurücktritt. Ob dieser Rücktritt eventuell auch mit einem anderen Flug MH17 ebenso der Malaysian Air zu tun hatte, welcher nur vier Monate nach MH370s Verschwinden im Juli 2014 mit 298 Menschen an Board über der Ostukraine explodierte, ist bisher nicht bekannt.

Bemerkenswert ist auch, dass Barack Obama etwa sieben Wochen nach dem Verschwinden von MH370 Kuala Lumpur besuchte - der erste Besuch eines US-Präsidenten in Malaysia seit Lyndon Johnsons Gesprächen dort im Jahr 1966. Obama traf sich am 26. April 2014 mit Malaysias Premierminister Najib Razak um weitere *"militärische Unterstützung bei der Suche nach dem vermissten malaysischen Flugzeug"* zuzusichern. In einer gemeinsamen Presseerklärung begrüßten Najib und Obama auch *"die zunehmende Interaktion auf hoher Ebene zwischen beiden Ländern in den letzten Jahren, einschließlich der zahlreichen Besuche auf Kabinettsebene und des fortgesetzten Dialogs auf verschiedenen Ebenen"*.

Ob es zwischen Obama und Najib im April 2014 ähnliche Wirkungen gab wie bei Electricus und Magnetite ist bisher nicht bekannt.

https://www.sun24.news/de/die-klaenge-der-stille-ueber-flug-mh370-und-die-radiowellen.html