Les sons du silence

A propos du vol MH370 et des ondes radio

#Australia

Même si la plupart des gens connaissent probablement la phrase "Regarder, c'est ne pas voir et écouter, c'est ne pas entendre", le passé nous a rendu plus difficile de vraiment comprendre les implications de ces mots. En raison de l'augmentation spectaculaire du nombre de smartphones et de l'utilisation d'écrans d'ordinateur haute résolution au cours des dernières décennies, nous avons - souvent de manière totalement inaperçue - orienté nos décisions quotidiennes de plus en plus vers ce que nous pouvons voir avec nos seuls yeux. Cependant, au-delà de ce que nos yeux peuvent voir, il existe une multitude de domaines qui ne peuvent être perçus que par l'utilisation d'instruments techniques, qui se sont développés de manière très intéressante au fil des siècles.

Vers 3000 avant J.-C., les Égyptiens ont découvert que certains poissons du Nil émettaient des éclairs et des rayons magiques. Un effet similaire se produisait lorsqu'on frottait de l'ambre, une résine d'arbre fossilisée, sur le pelage d'un chat. C'est pourquoi les premiers philosophes naturels ont baptisé ce phénomène "electricus", du grec "comme l'ambre" ????????. En 1820, le physicien danois Oersted aurait été l'un des premiers à être très surpris après avoir découvert que l'electricus avait un impact fort, mais totalement invisible, sur les effets causés par un minéral appelé magnétite, puisque l'aiguille d'une boussole se réorientait lorsqu'elle était placée près d'un fil électriquement chargé. L'Anglais James Maxwell a prédit en 1861 que la magnétite, à l'inverse, pouvait également avoir un impact sur l'electricus, appelant dès lors ces effets l'électromagnétisme. En 1887, le physicien allemand Heinrich Hertz a créé un appareil qui a montré que l'electricus était magiquement capable de stimuler la magnétite pour qu'elle se déplace sur de longues distances. La magnétite pouvait même transmettre l'énergie originale de l'electricus à d'autres personnes éloignées. Qui plus est, le voyage de la magnétite se faisait à la vitesse de la lumière et grâce aux caractéristiques des ondes électromagnétiques, dont certaines furent bientôt appelées ondes radio. L'electricus et la magnétite s'accordaient parfaitement pour transmettre de manière invisible les premiers codes de base et bientôt la parole humaine sur de plus longues distances, laissant le monde entier littéralement sans voix lorsque la première transmission invisible de la voix a eu lieu en 1900:

> Un, deux, trois, quatre. Est-ce qu'il neige ? Où êtes-vous, M. Thiessen ? Si c'est le cas, envoyez-moi un télégramme pour me le faire savoir.
>
> Premiers mots humains transmis par ondes électromagnétiques entre deux tours sur Cobb Island à Washington, DC, le 23 décembre 1900

Plus récemment, en 2022, de telles ondes radio telles que développées vers 1900 ont permis d'identifier la trajectoire de vol de l'avion malaisien disparu MH370, qui a disparu la nuit du 8 mars 2014 au-dessus

de l'océan Indien avec 227 passagers et 12 membres d'équipage à bord. Un ingénieur aérospatial anglais du nom de Richard Godfrey a analysé les ondes radio utilisées par les radioamateurs du monde entier pour suivre la route du MH370.

Ce qui, à première vue, semble trop beau pour être vrai, s'est transformé en un moyen éprouvé et viable de trouver une localisation probable de l'avion. Godfrey a utilisé les données des signaux du site Web WSPR, qui stocke des quantités massives de signaux de radio amateurs dans une base de données. La base de données fournit des détails sur les signaux par intervalles de 2 minutes, y compris des informations sur les perturbations causées par des objets plus grands traversant les ondes radio. Comme la localisation au-dessus de l'océan Indien, la date et l'heure, ainsi que l'altitude des ondes radio éliminent tout autre objet interférant comme le montrent les données, le résultat de l'analyse approfondie de Godfrey est une route de vol détaillée du MH370.

> Il y a au total 160 de ces détections, elles ont été perturbées par un avion, en l'occurrence le MH370... Dans l'océan Indien, un seul autre avion est passé en plusieurs heures à une heure de vol du MH370. Il est donc très facile d'écarter la possibilité de capter un autre avion. Il doit s'agir d'un avion à une certaine altitude, il ne peut pas capter des navires à la surface de l'eau, ou des choses comme ça.
>
> Richard Godfrey dans 60 Minutes Australie

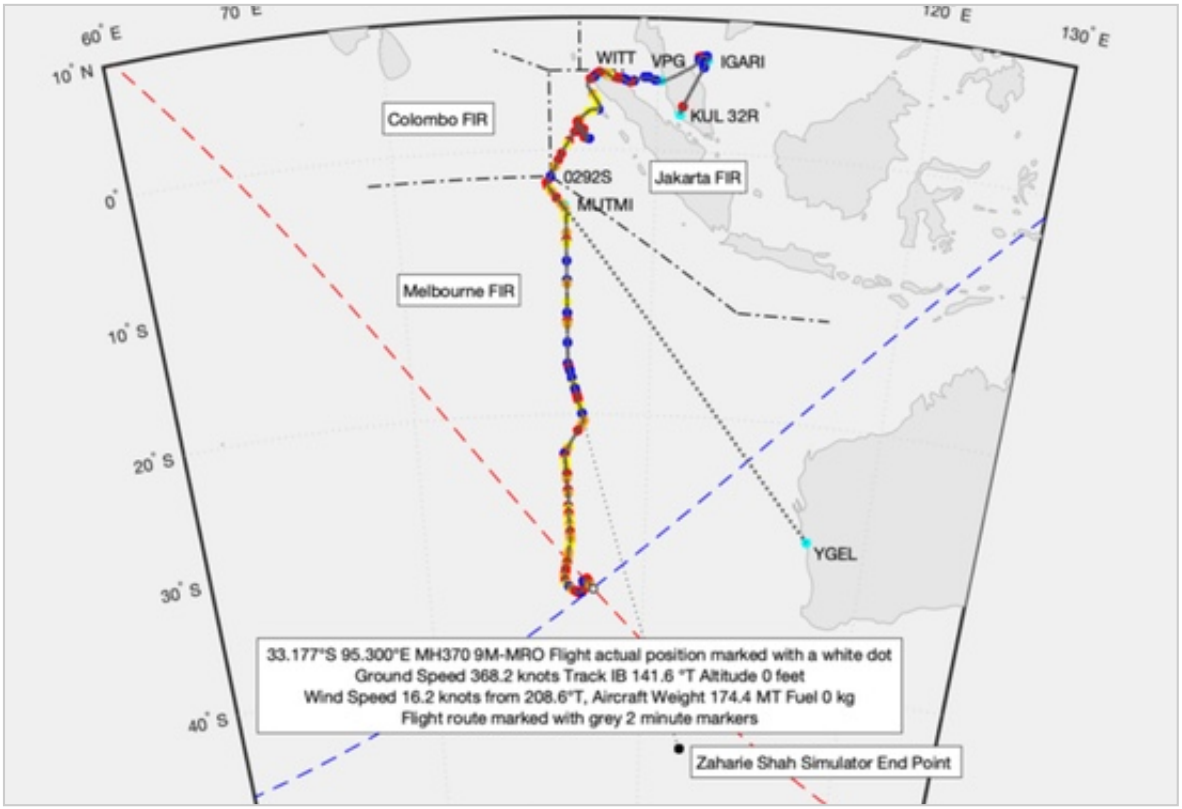
Les conclusions de Richard Godfrey sont surprenantes et contredisent en grande partie le récit officiel du gouvernement selon lequel un accident ou même un vol fantôme sans pilote serait la cause du mystérieux accident d'avion. Le vol MH370 a décollé vers 00h42 heure locale le 8 mars 2014, en direction du nord, vers sa destination initiale en Chine. Selon la route de vol très probable de Godfrey, l'avion a fait un virage de 79 degrés vers l'ouest après exactement 40 minutes de vol, ce qui est aussi le moment où le transpondeur du MH370 n'émet plus et où les écrans radar des contrôleurs aériens sont devenus vides sur le MH370, avec un silence radio et aucun appel du pilote. Vingt minutes plus tard, l'avion traverse la péninsule malaisienne, pour ensuite contourner la côte nord de Sumatra. Après deux heures et 14 minutes de vol, juste au nord-ouest de Sumatra, le vol MH370 se met en attente pendant environ 20 minutes, amorçant un certain nombre de boucles de forme ovale avec un virage que les pilotes utilisent également pour s'assurer qu'ils ne sont pas suivis.

Alors qu'il se trouvait encore dans la zone de responsabilité de Jakarta, le pilote du vol MH370, Zaharie, voulait probablement gagner du temps pour entamer des pourparlers ou des négociations avec des responsables gouvernementaux, éventuellement par des moyens de communication privés depuis le

cockpit. Comme cela est maintenant connu et confirmé, Zaharie Ahmad Shah, l'un des pilotes les plus expérimentés de Malaysia Air, était également un activiste social dans sa vie privée et un partisan déclaré de l'extrêmement populaire Anwar Ibrahim, principal opposant politique au parti corrompu au pouvoir en Malaisie. Anwar Ibrahim, ancien vice-premier ministre et victime d'une campagne de diffamation qui a duré des années, a été inculpé pour des faits largement considérés comme le résultat d'une persécution politique. Le pilote Zaharie aurait assisté au procès scandaleux d'Ibrahim au tribunal, qui a eu lieu quelques heures avant le décollage du MH370.

Les négociations avec Kuala Lumpur - si elles ont eu lieu - ont dû échouer car le vol MH370 a quitté le circuit en boucle au bout de 20 minutes pour se diriger précisément vers un point pivot situé à environ 30 minutes de vol au sud, à la position 2°S 92°E. À cet endroit, les régions d'information de vol de Jakarta, Colombo et Melbourne se rejoignent en un seul point. Zaharie et son MH370 atteignent exactement ce point pour se diriger directement vers la région de responsabilité sud de Melbourne, en Australie, à 20:06 UTC. Zaharie aurait fait un virage à gauche immédiatement après avoir atteint la région de vol de l'Australie avec une trajectoire de vol qui l'aurait projeté maintenant pour probablement encore atteindre l'aéroport de Geraldton au nord de Perth, en Australie.

Ce qui s'est passé dans les 30 minutes qui ont suivi l'entrée dans la région d'information de vol de Melbourne reste un mystère, puisque le MH370 a fait un virage à droite pour quitter la trajectoire de vol prévue pour l'aéroport de Geraldton à 20:41 UTC. Zaharie, ou le pilote quel qu'il soit, se dirige littéralement vers le vaste océan directement au sud maintenant. La trajectoire de vol calculée par Richard Godfrey montre également qu'un peu plus d'une heure plus tard, le MH370 effectue un léger virage à gauche à 21:56 UTC. Pendant environ 30 minutes, le vol MH370 se trouve maintenant sur la trajectoire exacte qui mènerait au point final tel que prédit par le simulateur du pilote, retrouvé quelques jours après le crash dans la maison de Zaharie. À 22 h 26 UTC, le vol MH370 effectue un nouveau virage à droite pour quitter également cette trajectoire de vol. À 22:46 UTC, le pilote navigue légèrement à gauche, se dirigeant à nouveau directement vers le sud dans le vaste océan. Les vents contraires de l'avion sont maintenant importants, ce qui permet d'obtenir une trajectoire de vol WSPR encore plus précise, calculée par Godfrey. A 23:58 UTC, le MH370 est à court de carburant, l'avion commence à plonger dans l'océan à une position finale calculée à 33.177°S 95.300°E.



La zone sous-marine de cet endroit se trouve à environ 2000 km à l'ouest de Perth, au bord d'un fond marin sub-montagneux aux 4000 m appelé Broken Ridge. Elle est également située dans le coin supérieur gauche d'une gigantesque zone de recherche déterminée par l'effort gouvernemental infructueux de 200 millions de dollars déployé par l'Australie pendant quatre ans pour localiser le vol MH370. L'emplacement calculé par Godfrey est aligné sur les conclusions du Professeur Charitha Pattiaratchi, un chercheur océanographique de renommée mondiale de l'Université de Western Australia qui a prédit que l'endroit se trouvait à 33°S 95°E. Dès 2014, le professeur Pattiaratchi, qui n'a jamais été invité à participer à un quelconque effort de recherche officiel, avait calculé une analyse complexe de la dérive océanographique. Il a fourni ses conclusions aux enquêteurs, qui ont pu trouver certains débris du MH370 arrivant sur la côte est de l'Afrique et sur les côtes de Madagascar:

> C'est l'analyse de la dérive du professeur Charitha Pattiaratchi qui m'a guidé vers le Mozambique et Madagascar où j'ai trouvé les débris, et maintenant Richard Godfrey dit que nous devrions aller chercher dans la même zone que celle que le professeur Pattiaratchi avait indiquée autour de la latitude 33.
>
> Le détective privé Blaine Gibson dans une déclaration de 2022

Un certain nombre d'observateurs indépendants ont vérifié les conclusions du WSPR de Godfrey, le gouvernement malaisien a expliqué qu'il allait *"les examiner"*, le Bureau australien des transports et de la sécurité pourrait finalement envisager une nouvelle expédition pour enfin localiser l'avion. La société privée de robotique marine "Ocean Infinity" a annoncé son intention de lancer une nouvelle expédition avec une flotte entière de

Prof. Pattiaratchi

robots et des navires ultramodernes au début de 2023.

En 2014, en réponse immédiate à la mort des 239 personnes à bord, le gouvernement malaisien a lancé une vaste recherche dans les eaux autour du nord de Sumatra. L'accident meurtrier du MH370, très probablement motivé par des raisons politiques, devait être étouffé autant que possible, même dans les années à venir. L'incident peut également être considéré comme le début d'une campagne médiatique coordonnée à l'échelle mondiale visant à empêcher à tout prix la vérité de faire surface, compte tenu des nombreuses théories de conspiration farfelues sur le MH370 à l'époque, diffusées même par des médias autrefois respectés.

Mi 2018, un rapport final de 500 pages de l'équipe malaisienne 'Safety Investigations Team For MH370', qui mentionne également les débris du MH370 trouvés en Afrique à la page 394, a eu pour effet qu'Azharuddin Abdul Rahman, chef de l'autorité de l'aviation civile de Malaisie, a démissionné en raison de *"défaillances du contrôle du trafic aérien au Vietnam et en Malaisie"*. On ignore encore si cette démission était également due au vol MH17 de Malaysian Air, qui a explosé avec 298 personnes à bord au-dessus de l'Ukraine orientale, quatre mois seulement après la disparition du MH370, reste inconnu à ce jour.

Il convient également de noter que Barack Obama s'est rendu à Kuala Lumpur environ sept semaines après la disparition du vol MH370. Il s'agissait de la première visite présidentielle américaine en Malaisie depuis les entretiens de Lyndon Johnsons en 1966. Barack Obama a rencontré le Premier ministre malaisien Najib Razak le 26 avril 2014 pour lui assurer une nouvelle *"assistance militaire pour la recherche de l'avion malaisien disparu"*. Dans un communiqué de presse conjoint, Najib et Obama ont également *"salué l'interaction croissante de haut niveau entre [leurs] deux pays au cours des dernières années, y compris les nombreux échanges de visites au niveau du cabinet, et le dialogue continu à différents niveaux"*.

On ne sait pas encore s'il y a eu des effets similaires entre Obama et Najib en avril 2014, comme c'est le cas entre l'electricus et le magnetite.

https://www.sun24.news/fr/les-sons-du-silence-a-propos-du-vol-mh370-et-des-ondes-radio.html