**MH370 Neuf années de mystère !**

21 mars 2023

L’autorité de l’Aviation Civile Népalaise vient de publier son pré-rapport, au sujet de la catastrophe de l’ATR 72 qui s’est écrasé en, janvier à Pokhara, faisant 72 victimes. Elle révèle que les hélices des deux moteurs de l’avion ont été mises en drapeau lors du dernier virage précédant l’atterrissage, ce qui induit la perte de toute puissance. Une probable confusion semble privilégiée, donc une erreur humaine.

Mais, en même temps, on a célébré ce 8 mars le 9ème anniversaire de la tragique disparition du Boeing B777 de la Malaysia Airlines. Cas unique de disparition, non encore résolu, depuis l’avènement de l’ère des Jets, à la fin des années 1950. Cause humaine ou technique. Cause criminelle, terroriste ou pathologique ou erreur voire faute, de gens du bord ou au sol ?

Comme le montre le dossier établi par l’Académie de l’Air et de l’Espace, opus numéro 41 de 2017 : « Les disparitions d’avions, une question pour le transport aérien ?», 57 avions se sont écrasés en mer depuis 1969. La plupart ont été retrouvés rapidement. Le mystère a duré longtemps pour un DC9 d’Itavia, au large des côtes italiennes, 10 ans. Mais l’épave a été retrouvée. Comme pour un Boeing B747 Sud Africain, 840 jours, et en troisième position l’Airbus A330 Rio-Paris, après 700 jours. Mais tous ont été retrouvés. Et selon un rapport du BEA, sur 26 disparitions complexes depuis les débuts de l’ère du Jet, années 1950,, dans 25 cas on a retrouvé les épaves !

Le seul pour lequel le mystère demeure, sur l’emplacement et sur les causes, est la Boeing Malaisien. Toutefois, si les recherches en mer sont interrompues depuis 2018, des travaux et des études se poursuivent. En 9 ans, une quantité d’informations a été recueillie. On les trouve dans les différents rapports qui ont été publiés, par les autorités Malaisiennes, par les australiens également, qui ont dirigé les recherches dans leur région, puisqu’il a été assez rapidement établi que l’avion ne s’était pas abîmé en mer de Chine, mais avait volé de longues heures en direction du Sud de l’Océan Indien.

Un dernier rapport reprend toutes les informations connues, et en les recroisant, au prix de 4 années de travail. Il apporte de solides éclairages sur ce qu’il est advenu du gros Boeing après sa disparition des écrans radars, et sur les causes probables de cette disparition. Cela vient au demeurant à l’appui de l’opinion que je me suis forgée sur ce drame, au vu des premiers rapports diffusés, quelques mois après le début du mystère.

Ce rapport, établi par le pilote commandant de bord Patrick Blelly et son collègue ingénieur Jean-Luc Marchand, est publié depuis le 2 mars dernier dans sa version la plus récente. Il se base sur les analyses effectuées à partir des données des radars primaires des pays survolés ou longés par le vol MH 370, sur les rares débris identifiés, les dernières communications radio, une très courte connexion d’un GSM se trouvant à bord de l’avion, (celui du Copilote) capté par une antenne Celcom située au sol dans la région de Penang, et bien sûr les données fournies par Inmarsat, dont le satellite est presque toujours resté en connexion avec l’avion. Manifestement, ceux qui ont voulu qu’il « disparaisse » n’ont pas sur inhiber le dispositif de « poursuite » des antennes de l’avion, même en éteignant l’interface du téléphone satellite.

Ainsi, selon ces travaux qui me paraissent extrêmement proches de la probable vérité : L’avion a été détourné. Les tracés radars primaires militaires ou civils ont clairement montré qu’après avoir quitté la fréquence de contrôle de Kuala Lumpur, et l’extinction de toutes émissions ou liaisons radio entrantes ou sortantes de l’avion, et même l’extinction de ses feux de navigation, pour le rendre invisible, au point IGARI, l’appareil a effectué un léger virage par la droite, puis viré à gauche et a quitté la route Nord vers la Chine pour une route Ouest-Sud Ouest, suivant des points de report existants sur les cartes de navigation aérienne. Repassant sur la Malaisie, Ainsi l’avion était piloté. Piloté par une ou des personnes en connaissant parfaitement le fonctionnement. Pilote ? Autre membre d’équipage ou passager capable de le piloter ? Dans cette phase, celui ou ceux qui étaient aux commandes ont sans doute dépressurisé l’avion, rendant en 20 minutes toute tentative de révolte impossible. Et coupé les alternateurs, empêchant faute d’électricité toute tentative de contact avec le sol. Les téléphones portables, eux, à l’approche des terres survolées étant incapables de se connecter à l’altitude de vol. Mais, un instant, très court, 25 à 30 secondes, cela a été possible avec celui du copilote ! Que voulait-il faire ou signaler ? Le pirate aux commandes employant pour lui, (ou eux), l’oxygène de secours du poste de pilotage. Pendant près d’une heure l’avion « invisible » part donc vers l’Ouest-Sud Ouest, puis remonte vers le Nord Ouest, le long du détroit de Malacca, et sa trace se perd au Nord de Sumatra. Sans doute l’électricité et la pressurisation, une fois les passagers et membres d’équipage inanimés, ont été rétablis; L’appareil étant plus difficile à gérer en mode dégradé, avec la seule RAT\*, système de secours fournissant le minimum d’énergies vitales. Et pas l’APU\*\*, petit réacteur placé à l’arrière et fournissant de l’énergie au sol ou en secours.

Dans cette phase, un évènement qui m’était inconnu est très intéressant : cette antenne GSM proche de Penang qui a brièvement établi une connexion avec le téléphone du copilote, venant donc du bord de l’avion. Ce signal finalement identifié dans la masse du spectre de signaux électroniques de l’éther, s’est avéré bien à bord du B777. Don appareil en vol et en ordre de vol ! Durée de ce contact avorté 30 secondes. Il n’y a pas eu de communication. Les études ont tracé la zone de contact possible à l’altitude et à la position probable de l’avion à ce moment là. Cela explique la courte durée de la connexion.

Passé le nord de Sumatra, l’appareil selon les données satellitaires, est parti cap au Sud et y est resté jusqu’à épuisement de son carburant. On voit là encore que de petits évènements radioélectriques ont eu une influence sur la connexion satellite, établie, interrompue, rétablie, et leur interprétation apporte encore des indications sur la vitesse, l’altitude, la vie de l’avion qui est alors semble-t-il « habité ». Les systèmes de positionnement de l’avions étaient en état et capable d’orienter l’antenne satellite de l’avion dans la bonne direction selon les éphémérides de déplacement du satellite Inmarsat.

Ainsi, le ou les pirates auraient durablement et volontairement conduit l’appareil au bout de son carburant pour le faire amerrir sans trop de dégâts au Sud de l’océan, et ainsi laisser un minimum de débris, donc de traces. Acharnement à vivre pour mourir au bout du chemin choisi !

Cela ne lève pas tout les mystères qui entourent ce mystère. Mais selon les auteurs du rapport, le commandant de bord serait probablement le responsable de cette tragédie, longuement et savamment préparée. Un peu comme le suicide du pilote de la Germanwings, mais avec en plus la volonté d’effacer toute trace.

L’avion n’étant pas en cause, ni Boeing, ni les USA ou les compagnies aériennes ne sont prêtes à investir de l’argent dans de nouvelles recherches. Sauf élément nouveau. Le point indiqué par ce dernier rapport n’est que légèrement plus au Sud est de la zone déjà fouillée. Qui acceptera d’investir pour lever des doutes en retrouvant cette carcasse, et ainsi, au moins, peut-être, soulager les familles de victimes ? Des intentions sont affichées. Nous verrons. Récemment Netflix a diffusé une série sur l’affaire du MH370. Hélas, rien de sérieux, sinon entretenir les idées de complot sur l’enquête et la fantasmagorie. Hélas.

**Michel Polacco**

**Retrouver ce rapport :**

<http://www.polacco.fr/mh-370-9-ans-apres-la-disparition-du-boeing-de-la-malaysia-airlines-une-analyse-pertinente-repond-a-certaines-questions/>

**\*RAT** : Ram Air Turbine, éolienne de secours, sort de sous l’avion, et l’hélice entraînée par le vent relatif produit de la force hydraulique et de l’électricité. La plupart des systèmes de l’avion n’étant alors plus alimentés donc opérationnels. En particulier les enregistreurs de vol.

\*\***APU : Auxiliary Power Unit :** groupe auxiliaire (en général un mini réacteur) destiné à produire de l'énergie pour alimenter au sol les différents systèmes du bord (électricité, pressions pneumatique et hydraulique, climatisation) quand les moteurs principaux sont à l’arrêt. Cela permet d'économiser du carburant, et aide pour démarrer les moteurs. L’APU peut également être utilisé en vol. Ils sont alimentés par le kérosène des réservoirs de l’avion.