

Los sonidos del silencio

Sobre el vuelo MH370 y las ondas de radio

#Australia

Aunque la mayoría de la gente está probablemente familiarizada con la frase "mirar no es ver y escuchar no es oír", el pasado nos ha hecho más difícil comprender realmente las implicaciones de estas palabras. Como resultado del espectacular aumento del uso de los teléfonos inteligentes y de las pantallas de ordenador de alta resolución en las últimas décadas, hemos orientado -a menudo de forma totalmente inadvertida- nuestras decisiones diarias hacia lo que podemos ver únicamente con nuestros ojos. Sin embargo, más allá de lo que nuestros ojos pueden ver, existe un mar de campos que sólo podemos percibir mediante el uso de instrumentos técnicos, que se han desarrollado de forma muy interesante a lo largo de los siglos.

Ya hacia el año 3000 a.C., los egipcios descubrieron que ciertos peces del río Nilo emitían destellos y rayos mágicos. Un efecto similar se producía al frotar el ámbar, la resina arbórea fosilizada, sobre el pelaje de un gato, por lo que los primeros filósofos naturales bautizaron el fenómeno con el nombre de "electricus", de la expresión griega que significa "como el ámbar" ????????. En 1820, el físico danés Oersted fue uno de los primeros en sorprenderse al descubrir que el electricus tenía un fuerte impacto, aunque totalmente invisible, sobre los efectos causados por un mineral llamado magnetita, ya que la aguja de una brújula se reorientaba cuando se colocaba cerca de un cable cargado eléctricamente. El inglés James Maxwell predijo en 1861 que, viceversa, la magnetita también podía tener un impacto sobre el electricus, llamando desde entonces a los efectos electromagnetismo. En 1887, el físico alemán Heinrich Hertz creó un aparato que demostró que el electricus era capaz de estimular mágicamente a la magnetita para que se desplazara a distancia. La magnetita podía incluso transmitir la energía original del electricus a otras personas lejanas. Es más, el viaje de la magnetita se realizaba con la velocidad de la luz y por las características de las ondas electromagnéticas, algunas de las cuales pronto se llamaron ondas de radio. En este sentido, el electricus y la magnetita encajaban perfectamente para transmitir de forma invisible los primeros códigos básicos y pronto el habla humana a mayores distancias, dejando al mundo entero literalmente sin palabras cuando se produjo la primera transmisión de voz invisible en el año 1900:

Uno, dos, tres, cuatro. ¿Está nevando? ¿Dónde está el Sr. Thiessen? Si es así, vuelva a telegrafiar y hágamelo saber.

Primeras palabras humanas transmitidas a través de ondas electromagnéticas entre dos torres en la isla de Cobb, en Washington, DC, el 23 de diciembre de 1900

Más recientemente, a principios de 2022, estas ondas de radio desarrolladas en torno a 1900 fueron fundamentales para identificar la ruta de vuelo del desaparecido avión malasio MH370, que desapareció

la noche del 8 de marzo de 2014 sobre el océano Índico con 227 pasajeros y 12 miembros de la tripulación a bordo. Un **ingeniero aeroespacial de Inglaterra llamado Richard Godfrey** analizó las ondas de radio utilizadas por los radioaficionados de todo el mundo para seguir la ruta del MH370.

Lo que a primera vista parece demasiado bueno para ser cierto se ha convertido en una forma probada y viable de llegar a una ubicación probable del avión. Godfrey utilizó los datos de las **señales del sitio web WSPR**, que almacena cantidades masivas de señales de radioaficionados en una base de datos. La base de datos proporciona detalles de las señales en intervalos de 2 minutos, incluyendo información sobre las perturbaciones causadas por objetos más grandes que vuelan a través de las ondas de radio. Dado que la ubicación sobre el océano Índico, la fecha y la hora, así como la altitud de las ondas de radio eliminan cualquier otro objeto que interfiera como muestran los datos, el resultado del profundo análisis de Godfrey es una ruta de vuelo detallada del MH370.

Hay en total 160 de estas detecciones, que han sido perturbadas por un avión, en este caso el MH370... En el océano Índico, sólo hubo otro avión en varias horas que pasó a una hora de vuelo del MH370. Así que es muy fácil descartar que esté captando otra aeronave. Tiene que ser una aeronave a cierta altitud, no está captando barcos en la superficie del agua, o cosas así.

Richard **Godfrey en 60 Minutes** Australia

Los **hallazgos de Godfrey** son sorprendentes y contradicen en gran medida la narrativa oficial del gobierno de un accidente o incluso un vuelo fantasma sin piloto como causa del misterioso accidente aéreo. El vuelo MH370 despegó alrededor de las 00:42 AM hora local del 8 de marzo de 2014, dirigiéndose al norte hacia su destino original en China. Según la muy probable ruta de vuelo de Godfrey, el avión hizo un giro de 79 grados hacia el oeste después de exactamente 40 minutos de vuelo, que es también el momento en el que el transpondedor del MH370 dejó de transmitir y las pantallas de radar de los controladores aéreos se quedaron en blanco en el MH370, incluyendo el silencio de la radio y la ausencia de llamadas del piloto. Veinte minutos más tarde, el avión atraviesa la península de Malasia, para luego rodear la costa norte de Sumatra. Tras dos horas y 14 minutos de vuelo, justo al noroeste de Sumatra, el MH370 gira en un patrón de espera durante unos 20 minutos, iniciando una serie de bucles en forma de óvalo con un giro que los pilotos también utilizan para asegurarse de que no les siguen.

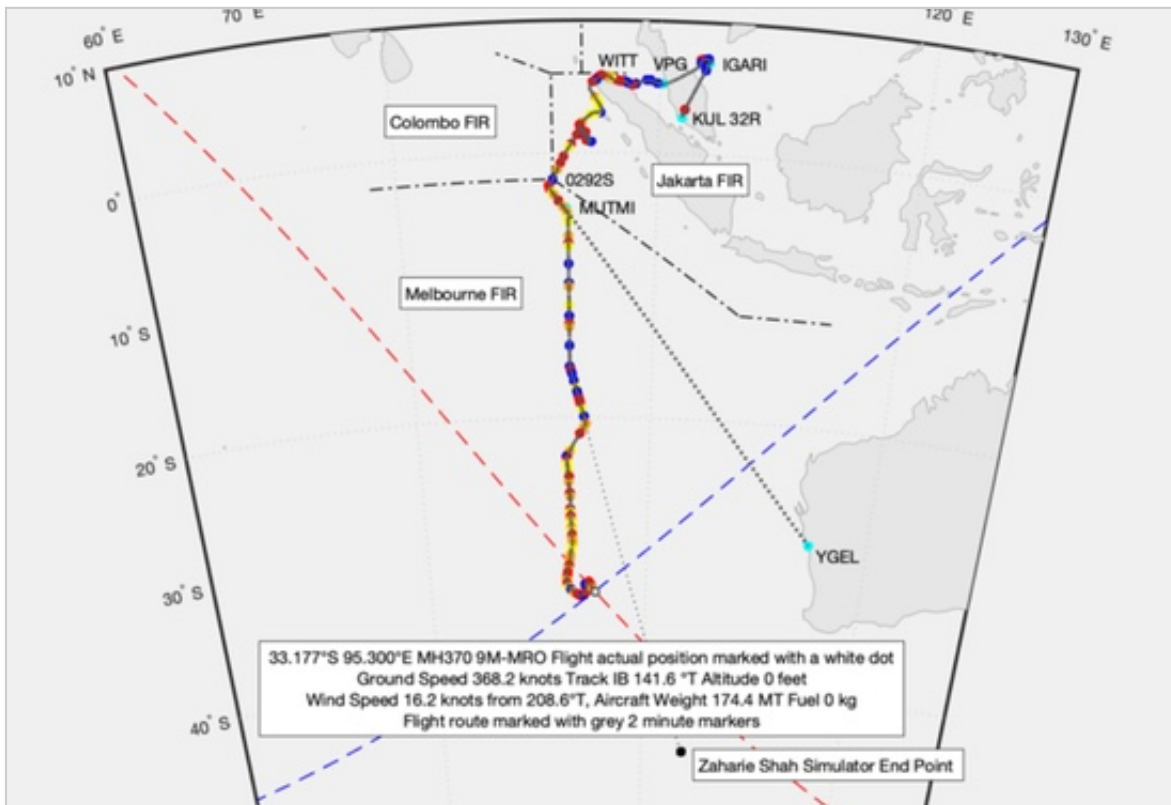


El piloto del MH370, que aún se encontraba en la región de vuelo de Yakarta, probablemente quería ganar tiempo para entablar conversaciones o negociaciones con funcionarios del gobierno, posiblemente

a través de medios de comunicación privados desde la cabina. Como ya se sabe y se ha confirmado, Zaharie Ahmad Shah, uno de los pilotos más experimentados de Malaysia Air, era también un activista social en su vida privada y **un abierto partidario del** enormemente popular Anwar Ibrahim, principal contrincante político del corrupto partido gobernante de Malasia. Ibrahim, ex viceprimer ministro y víctima de una campaña de desprestigio de varios años, fue acusado de cargos que, según la opinión general, son fruto de una persecución política. Al parecer, el piloto Zaharie asistió al escandaloso juicio de Ibrahim ante el tribunal, que tuvo lugar horas antes de despegar con el MH370.

Las negociaciones con Kuala Lumpur -si se produjeron- debieron de fracasar porque el MH370 abandonaría el patrón de bucle al cabo de 20 minutos y se dirigiría con precisión hacia un lugar pivotante a unos 30 minutos de vuelo hacia el sur, en la posición 2°S 92°E. Aquí, las regiones de información de vuelo de Yakarta, Colombo y Melbourne confluyen en un único punto. Zaharie y su MH370 llegan exactamente a este punto para dirigirse directamente a la región de responsabilidad sur de Melbourne, Australia, a las 20:06 UTC. Zaharie haría un giro a la izquierda inmediatamente después de alcanzar la región de vuelo de Australia con una trayectoria de vuelo que lo habría proyectado ahora para llegar probablemente todavía al aeropuerto de Geraldton en el norte de Perth, Australia.

Lo que ocurrió en los 30 minutos posteriores a la entrada en la región de información de vuelo de Melbourne sigue siendo un misterio, ya que el MH370 haría un giro a la derecha para abandonar la trayectoria de vuelo proyectada del aeropuerto de Geraldton a las 20:41 UTC. Zaharie, o el piloto que sea, se dirige ahora literalmente hacia el vasto océano en dirección sur. La trayectoria de vuelo calculada por Richard Godfrey también muestra que un poco más de una hora más tarde, el MH370 hace un ligero giro a la izquierda de nuevo a las 21:56 UTC. Durante unos 30 minutos, el MH370 se encuentra ahora en la trayectoria de vuelo exacta que llevaría al punto final, tal y como predice **el simulador casero del piloto**, encontrado días después del accidente en la casa de Zaharie. A las 22:26 UTC, el MH370 vuelve a girar a la derecha para abandonar también esa trayectoria de vuelo. A las 22:46 UTC, el piloto navega ligeramente a la izquierda, dirigiéndose de nuevo hacia el sur en el ancho océano. Los vientos en contra del avión son ahora significativos, proporcionando una trayectoria de vuelo WSPR aún más precisa calculada por Godfrey. A las 23:58 UTC, el MH370 se queda sin combustible, el avión comienza a sumergirse en el océano en una posición final calculada a 33.177°S 95.300°E.



La zona submarina de **ese lugar está** a unos 2000 km al oeste de Perth, en el borde de un fondo marino de 4000 m llamado Broken Ridge. También se encuentra en la esquina superior izquierda de una gigantesca zona de búsqueda determinada por el infructuoso esfuerzo gubernamental de cuatro años de duración para localizar el MH370. La ubicación calculada por Godfrey coincide con los conclusiones del **Profesor Charitha Pattiaratchi**, un investigador oceanográfico líder en el mundo de la Universidad de Australia Occidental que predijo que el lugar estaba a 33°S 95°E. A partir de 2014, el profesor Pattiaratchi, que nunca fue invitado a participar en ningún esfuerzo oficial de búsqueda, había calculado un complejo análisis de deriva oceanográfica. Proporcionó sus conclusiones a los investigadores, que pudieron encontrar algunos de los restos del MH370 que llegaron a la costa oriental de África y a las costas de Madagascar:

Fue el análisis de la deriva de la profesora Charitha Pattiaratchi el que me guió hasta Mozambique y Madagascar, donde encontré los restos, y ahora Richard Godfrey dice que debemos ir a buscar en la misma zona que la profesora Pattiaratchi había indicado alrededor de la latitud 33.

El investigador privado Blaine Gibson **en una declaración de 2022**

Varios observadores independientes han verificado las conclusiones del WSPR de Godfrey, el gobierno de Malasia explicó que *"las revisaría"*, la Oficina de Transporte y Seguridad de Australia podría considerar eventualmente una nueva expedición para localizar finalmente el avión. La empresa privada de robótica marina "Ocean Infinity" **anunció sus planes de iniciar** una nueva expedición con toda una flota de robots y



Profesor Pattiaratchi

flamantes barcos de última generación a principios de 2023.

En 2014, como respuesta inmediata a la muerte de las 239 personas que iban a bordo, el gobierno de Malasia **inició una amplia búsqueda** en las aguas que rodean el norte de Sumatra. El accidente del MH370, muy probablemente motivado por el suicidio político, debía ser suprimido en la medida de lo posible incluso en los años venideros. El incidente también puede considerarse como el comienzo de las campañas mediáticas coordinadas a nivel mundial para evitar que la verdad salga a la luz a toda costa, teniendo en cuenta las numerosas teorías conspirativas descabelladas sobre el MH370 en aquel entonces, distribuidas incluso por medios de comunicación anteriormente respetados.

A mediados de 2018, **un informe final de 500 páginas del 'Equipo de Investigaciones de Seguridad para el MH370'** de Malasia, que también enumera los restos del MH370 encontrados en África en la página 394, tuvo como consecuencia la dimisión de Azharuddin Abdul Rahman, jefe de la Autoridad de Aviación Civil de Malasia, por *"fallos en el control del tráfico aéreo en Vietnam y Malasia"*. Hasta ahora se desconoce si esa dimisión se debió también **al otro vuelo MH17 de Malaysian Air**, que explotó con 298 personas a bordo sobre el este de Ucrania sólo cuatro meses después de la desaparición del MH370, sigue sin conocerse hasta ahora.

Cabe destacar también que Barack Obama visitaría Kuala Lumpur unas siete semanas después de la desaparición del MH370 en una primera visita presidencial estadounidense a Malasia desde las conversaciones de Lyndon Johnsons en 1966. Obama se reunió con el primer ministro de Malasia, Najib Razak, el 26 de abril de 2014 para garantizar una mayor *"asistencia militar para la búsqueda del avión malasio desaparecido"*. En **un comunicado de prensa conjunto**, Najib y Obama también *"acogieron con satisfacción la creciente interacción de alto nivel entre [sus] dos países en los últimos años, incluidos los numerosos intercambios de visitas a nivel de gabinete, y el diálogo continuo a varios niveles"*.

Todavía no se sabe si entre Obama y Najib hubo efectos similares a los que hay entre electricus y magnetita.

<https://www.sun24.news/es/los-sonidos-del-silencio-sobre-el-vuelo-mh370-y-las-ondas-de-radio.html>