

# I suoni del silenzio

## Sul volo MH370 e le onde radio

#Australia

Anche se la maggior parte delle persone ha probabilmente familiarità con la frase "Guardare non è vedere e ascoltare non è sentire", il passato ha reso più difficile per noi capire veramente le implicazioni di queste parole. Come risultato del drammatico aumento degli smartphone e dell'uso di schermi di computer ad alta risoluzione negli ultimi decenni, abbiamo - spesso in modo del tutto inosservato - rivolto le nostre decisioni quotidiane sempre più verso ciò che possiamo vedere solo con i nostri occhi. Al di là di ciò che i nostri occhi possono vedere, tuttavia, si trova un mare di campi che sono percepibili per noi solo attraverso l'uso di strumenti tecnici, che si sono sviluppati in modo piuttosto interessante nel corso dei secoli.

Già intorno al 3000 a.C. gli egiziani scoprirono che certi pesci del fiume Nilo emettevano lampi e raggi magici. Un effetto simile si verificava quando si strofinava l'ambra, la resina fossile degli alberi, sulla pelliccia di un gatto, motivo per cui i primi filosofi naturali battezzarono i fenomeni con "electricus", dal greco "come l'ambra" ????????. Nel 1820, il fisico danese Oersted fu uno dei primi ad essere abbastanza sorpreso dopo aver scoperto che l'electricus aveva un impatto forte, ma del tutto invisibile, sugli effetti causati da un minerale chiamato magnetite, poiché l'ago di una bussola si reindirizzava da solo quando veniva posto vicino ad un filo elettricamente carico. L'inglese James Maxwell predisse nel 1861 che viceversa la magnetite poteva avere un impatto anche sull'electricus, chiamando da allora in poi gli effetti elettromagnetismo. Nel 1887, il fisico tedesco Heinrich Hertz creò un apparecchio che dimostrò che l'electricus era magicamente in grado di stimolare la magnetite a viaggiare su distanze maggiori. La magnetite poteva persino trasmettere l'energia originale dell'electricus ad altre persone lontane. Inoltre, il viaggio della magnetite avveniva con la velocità della luce e con le caratteristiche delle onde elettromagnetiche, alcune delle quali furono presto chiamate onde radio. Qui, electricus e magnetite erano un'accoppiata perfetta per trasmettere invisibilmente i primi codici di base e presto il discorso umano su lunghe distanze, lasciando il mondo intero letteralmente senza parole quando la prima trasmissione invisibile della voce avvenne nell'anno 1900:

Uno, due, tre, quattro. Sta nevicando? Dove si trova, signor Thiessen? Se è così, telegrafate e fatemi sapere.

Le prime parole umane trasmesse tramite onde elettromagnetiche tra due torri su Cobb Island a Washington, DC il 23 dicembre 1900

Più recentemente, all'inizio del 2022, tali onde radio come sviluppate intorno al 1900 sono state determinanti per identificare la traiettoria di volo dell'aereo malese scomparso MH370, scomparso la notte dell'8 marzo 2014 sull'oceano indiano con 227 passeggeri e 12 membri dell'equipaggio a bordo. Un

ingegnere aerospaziale inglese di nome **Richard Godfrey** ha analizzato le onde radio usate dai radioamatori di tutto il mondo per tracciare la rotta di MH370.

Ciò che a prima vista sembra troppo bello per essere vero, si è trasformato in un modo provato e praticabile per arrivare a una probabile posizione dell'aereo. Godfrey ha usato i dati del **segnale dal sito web WSPR**, che memorizza enormi quantità di segnali radioamatoriali in un database. Il database fornisce i dettagli del segnale a intervalli di 2 minuti, comprese le informazioni sui disturbi causati da oggetti più grandi che volano attraverso le onde radio. Poiché la posizione sull'oceano indiano, la data e l'ora, così come l'altitudine delle onde radio eliminano qualsiasi altro oggetto che interferisce come mostrano i dati, il risultato della profonda analisi di Godfrey è una dettagliata rotta di volo di MH370.

Ci sono in totale 160 di queste rilevazioni, sono state disturbate da un aereo, in questo caso MH370... Nell'Oceano Indiano, c'era solo un altro aereo in diverse ore che è passato a un'ora di volo da MH370. Quindi è molto facile smentire la presenza di un altro aereo. Deve essere un aereo ad una certa altitudine, non sta raccogliendo navi sulla superficie dell'acqua, o cose del genere.

Richard **Godfrey** su **60 Minutes** Australia

**Le scoperte di Godfrey** sono sorprendenti e contraddicono in gran parte la narrazione ufficiale del governo di un incidente o addirittura di un volo fantasma senza pilota come causa del misterioso incidente aereo. Il volo MH370 è decollato intorno alle 00:42 ora locale l'8 marzo 2014, diretto a nord verso la sua destinazione originale in Cina. Secondo la molto probabile rotta di volo di Godfrey, l'aereo ha fatto una virata di 79 gradi verso ovest dopo esattamente 40 minuti di volo, che è anche il momento in cui il transponder dell'MH370 non avrebbe più trasmesso e gli schermi radar dei controllori di volo si sono oscurati sull'MH370, compreso il silenzio radio e nessuna chiamata del pilota. Venti minuti dopo, l'aereo sta attraversando la penisola malese, per poi volare intorno alla costa settentrionale di Sumatra. Dopo due ore e 14 minuti di volo, appena a nord-ovest di Sumatra, MH370 si trasforma in un modello di attesa per circa 20 minuti, iniziando una serie di loop di forma ovale con un giro che i piloti usano anche per assicurarsi di non essere seguiti.

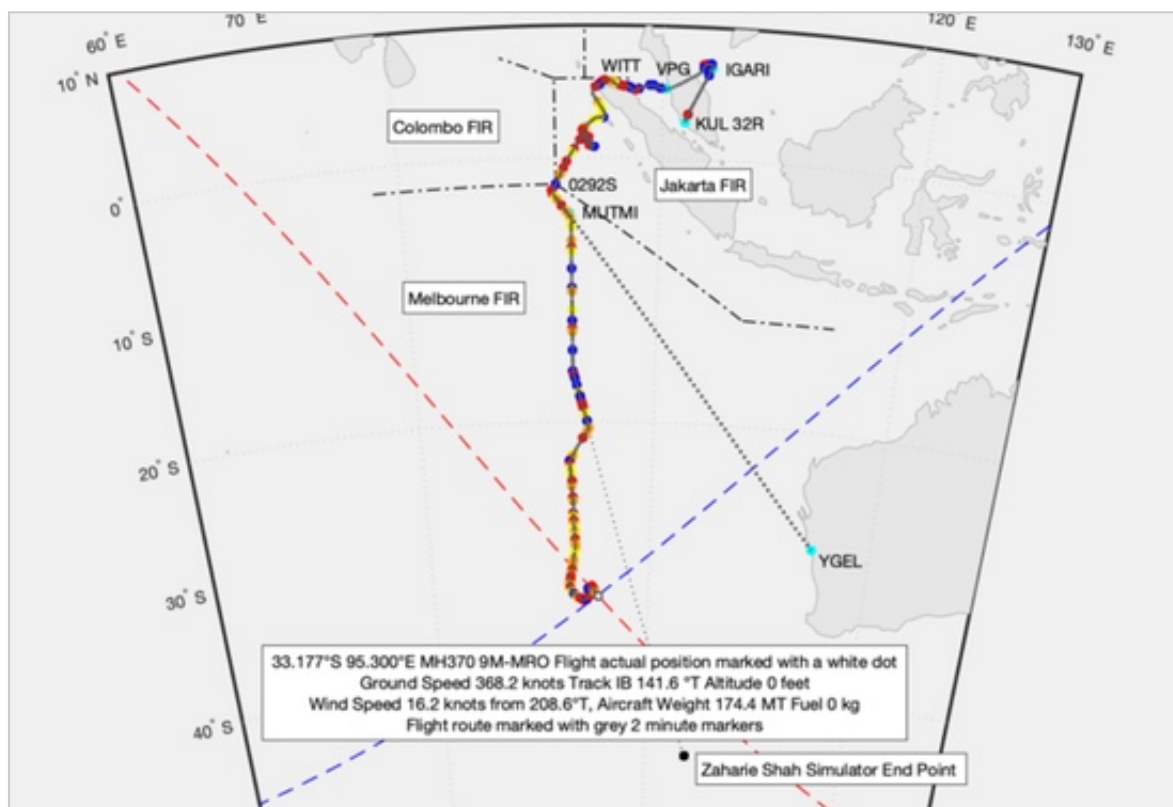


Ancora sotto la responsabilità della regione di volo di Jakarta, il pilota di MH370, Zaharie, probabilmente voleva guadagnare tempo per avviare colloqui o negoziati con i funzionari governativi, forse attraverso mezzi privati di comunicazione dalla cabina di pilotaggio. Come è ormai noto e confermato, Zaharie Ahmad Shah, uno dei piloti più esperti della Malaysia Air, era anche un attivista sociale nella sua vita privata e **un sostenitore esplicito** del popolarissimo Anwar Ibrahim, sfidante

politico chiave del corrotto partito al potere in Malesia. Ibrahim, un ex vice primo ministro e vittima di una campagna diffamatoria durata anni, è stato incriminato con accuse ampiamente ritenute il risultato di una persecuzione politica. Il pilota Zaharie avrebbe assistito allo scandaloso processo di Ibrahim in tribunale, che ha avuto luogo ore prima di decollare con MH370.

Le trattative con Kuala Lumpur - se ci sono state - devono essere fallite perché MH370 avrebbe lasciato il loop pattern dopo 20 minuti e si sarebbe diretto precisamente verso una posizione cardine a circa 30 minuti di volo verso sud nella posizione 2°S 92°E. Qui, le regioni di informazione di volo di Jakarta, Colombo e Melbourne si incontrano in un unico punto. Zaharie e il suo MH370 raggiungono esattamente questo punto per dirigersi direttamente nella regione di responsabilità meridionale di Melbourne, Australia alle 20:06 UTC. Zaharie avrebbe fatto una virata a sinistra subito dopo aver raggiunto la regione di volo dell'Australia con un percorso di volo che lo avrebbe proiettato ora per raggiungere probabilmente ancora l'aeroporto di Geraldton a nord di Perth, Australia.

Quello che è successo nei 30 minuti dopo l'ingresso nella regione delle informazioni di volo di Melbourne rimane un mistero, dal momento che MH370 avrebbe fatto una virata a destra per lasciare il percorso di volo previsto per l'aeroporto di Geraldton alle 20:41 UTC. Zaharie, o qualunque sia il pilota, si sta letteralmente dirigendo nel vasto oceano dritto verso sud ora. Il percorso di volo calcolato da Richard Godfrey mostra anche che poco più di un'ora dopo, MH370 fa una leggera virata a sinistra alle 21:56 UTC. Per circa 30 minuti, MH370 è ora sull'esatta traiettoria di volo che porterebbe al punto finale come previsto **dal simulatore domestico del pilota**, trovato giorni dopo lo schianto nella casa di Zaharie. Alle 22:26 UTC, MH370 fa una nuova virata a destra per lasciare anche questa traiettoria di volo. Alle 22:46 UTC, il pilota naviga leggermente a sinistra, dirigendosi di nuovo verso sud nell'ampio oceano. I venti contrari dell'aereo sono significativi ora, fornendo un percorso di volo WSPR ancora più preciso calcolato da Godfrey. Alle 23:58 UTC, MH370 esaurisce il carburante, l'aereo inizia a immergersi nell'oceano in una posizione finale calcolata a 33.177°S 95.300°E.

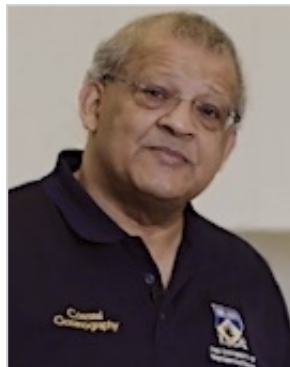


La zona sottomarina di **quella posizione** è a circa 2000 km a ovest di Perth, sul bordo di un fondale submontano di 4000 metri chiamato Broken Ridge. Si trova anche nell'angolo in alto a sinistra di una gigantesca area di ricerca determinata dall'infruttuoso sforzo governativo australiano di quattro anni e 200 milioni di dollari per localizzare MH370. La posizione calcolata da Godfrey è allineata con i risultati d' **il Professor Charitha Pattiaratchi**, un ricercatore oceanografico leader a livello mondiale presso l'Università dell'Australia Occidentale che ha previsto che la posizione fosse a 33°S 95°E. A partire dal 2014, il professor Pattiaratchi, che non è mai stato invitato a partecipare a nessuno sforzo di ricerca ufficiale, aveva calcolato una complessa analisi della deriva oceanografica. Ha fornito i suoi risultati agli investigatori, che sono stati in grado di trovare alcuni dei detriti di MH370 in arrivo sulla costa orientale dell'Africa e sulle coste del Madagascar:

È stata l'analisi della deriva del professor Charitha Pattiaratchi a guidarmi verso il Mozambico e il Madagascar dove ho trovato i detriti, e ora Richard Godfrey sta dicendo che dovremmo andare a cercare nella stessa zona che il professor Pattiaratchi aveva indicato intorno alla latitudine 33.

L'investigatore privato Blaine Gibson **in una dichiarazione del 2022**

Un certo numero di osservatori indipendenti hanno verificato i risultati del WSPR di Godfrey, il governo malese ha spiegato che *"li avrebbe rivisti"*, il Transportation and Safety Bureau australiano potrebbe eventualmente considerare una nuova spedizione per localizzare finalmente l'aereo. L'azienda privata di robotica marina 'Ocean Infinity' ha **annunciato i piani per iniziare** una nuova spedizione con un'intera flotta di



Prof. Pattiaratchi

robotica e nuovissime navi all'inizio del 2023.

Nel 2014, come risposta immediata alla morte di 239 persone a bordo, il governo della Malesia ha avviato **una vasta ricerca** nelle acque intorno al nord di Sumatra. L'incidente dell'omicidio suicida di MH370, molto probabilmente motivato politicamente, doveva essere soppresso il più possibile anche negli anni a venire. L'incidente può anche essere considerato come l'inizio di campagne mediatiche coordinate a livello globale per evitare che la verità venga a galla a tutti i costi, considerando le molte teorie di cospirazione selvagge su MH370 allora - distribuite anche da media precedentemente rispettati.

A metà del 2018, **un rapporto finale di 500 pagine del 'Safety Investigations Team For MH370'** della Malesia, che elenca anche i detriti di MH370 trovati in Africa a pagina 394, ha avuto l'effetto che Azharuddin Abdul Rahman, capo dell'autorità dell'aviazione civile della Malesia, si è dimesso per *"fallimenti del controllo del traffico aereo in Vietnam e Malesia"*. Se quelle dimissioni erano dovute

anche a **un altro volo MH17 della Malaysian Air**, che è esploso con 298 persone a bordo sopra l'Ucraina orientale solo quattro mesi dopo la scomparsa di MH370, rimane finora sconosciuto.

Degno di nota è anche il fatto che Barack Obama avrebbe visitato Kuala Lumpur circa sette settimane dopo la scomparsa di MH370 in una prima visita presidenziale statunitense in Malesia dai colloqui di Lyndon Johnsons nel 1966. Obama ha incontrato il primo ministro malese Najib Razak il 26 aprile 2014 per assicurare ulteriore *"assistenza militare per la ricerca dell'aereo malese scomparso"*. In **una dichiarazione stampa congiunta**, Najib e Obama hanno anche *"accolto con favore la crescente interazione ad alto livello tra [i loro] due paesi negli ultimi anni, compresi i numerosi scambi di visite a livello di gabinetto, e il continuo dialogo a vari livelli"*.

Se ci siano stati effetti simili tra Obama e Najib nell'aprile 2014 come tra electricus e magnetite non è ancora noto.

<https://www.sun24.news/it/i-suoni-del-silenzio-sul-volo-mh370-e-le-onde-radio.html>